CYKLISTA



1893

CYKLISTA

Rocznik I.

Z POWODU OTWARCIA NOWEGO TORU CYKLOWEGO

NA „DYNASACH“

z kalendarzem
na rok 1893.

WARSZAWA.
STARANIEM I NAKŁADEM
W. Czajewskiego, ul. Oboźna 7.

1892.

Redakcja

„CYKLISTY"

Oboźna 7.

w Warszawie.

Дозволено Цензурою, Варшава 9 Сентября 1892 г.
Druk P. Szymanowskiego, Daniłowiczowska Nr. 6.

Pieśń Zwycięzcy!

O ukochany z hartownej stali
Bicyklu nasz!
W około siebie dziarskich rywali
Aż tylu masz;

Każdy z nich na swem kole u mety
Chce pierwszym być,
By dostać kwiatek z ręki kobiety,
By o niej śnić.

Hej, dalej-ż cyklu nieś, bo pierś pała,
Więc medal dasz!
A ona powie: „Cześć ci i chwała
O mistrzu nasz!“

Wincenty Skowroński
(Skowronek).

4

Spis rzeczy.



EDWARD hr. CHRAPOWICKI

Prezes Warszaw. Towarzystwa Cyklistów.

„Otwarcie Nowej Siedziby."

Niebo zasłane czarnemi obłokami, od czasu do czasu przebiega szybko chmura, niosąc deszcz drobny, ale rzęsisty, słońca nie widać wcale, powietrze jednak dosyć ciepłe, parne nawet. Oto Niedziela 18 Września, dzień otwarcia nowej siedziby Towarzystwa Cyklistów. Pogoda nie dopisała zupełnie, mimo to w lokalu Towarzystwa już o 11-ej godzinie gwarno. Dużo twarzy znajomych, cała prasa w komplecie, świat artystyczny i muzyczny reprezentowany również licznie, nawet hygjena wysłała tu wielu swoich zwolenników.

Przebiegamy liczne salony, po schodkach wchodzimy na górę, ztąd na najwyższą galeryjkę. Pod nami w głębi co najmniej 80 stóp rozłożona piękna sadzawka, na niej trzy malownicze wyspy, a dokoła czarną wstęgą zarysowuje się tór wydłużony, jak elipsa. Do godziny 12¾ czekamy, przechadzając się, jeśli deszcz nie przeszkadza, po ogrodzie lub po sali, na ks. biskupa Ruszkiewicza.

Powóz jego nadjeżdża, i przesuwa się wolno wśród żywych szpalerów. Prezes wprowadza księdza biskupa w towarzystwie jego kapelana ks. E. Brzeziewicza wśród śpiewów, które wykonały chóry teatralne. Uroczystość rozpoczętą została. I znów uroczy chór męzki rozlega się pod sklepieniami sali, a następnie odzywa się muzyka het gdzieś z dołu ogrodu. To nowy marsz skomponowany przez p. Pianowskiego.

Po nim daje się słyszeć rożek cyklistów. To sygnał do wymarszu. W sali szczęk rowerów i bicykli. Jeden za drugim wyjeżdżają cykliści i pod wodzą ka-

pitana p. St. Lepperta stają w trójkach na torze. Kostka i Mulert dokonywa zdjęć fotograficznych.



Stanisław Leppert.

Znów odzywa się rożek i korowód rusza. Na czele jedzie p. Leppert, potem dwóch wice-kapitanów na bicyklach, a następnie korowód prowadzi pani Wurcel, dzielna sportsmenka. Welocypedy mkną coraz prędzej, coraz szybciej—jeden za drugim...

Deszcz zmusza publiczność schronić się do dużej sali, gdzie wśród dźwięków orkiestry odbyła się wyższa jazda na bicyklach i rowerach.

Największe oklaski otrzymali: p. Białkowski, p. Bocquet i p. Bulikowski. Rzeczywiście wyższa jazda wprowadzała w zachwyt zebraną publiczność. Znako-

mite kołysanie się na bicyklu pana Bocquet'a, świetna gimnastyka pana Białkowskiego, wykazuje jaką zręczność można rozwinąć w tym kierunku.



Bocquet.

Komitet Towarzystwa przyjmował swoich gości w górnym lokalu, gdzie redaktor St. Lesznowski zaznaczył postęp towarzystw sportowych, a p. Olędzki wręczył puhar, ofiarowany przez redakcję „Kurjera Codziennego“.

Wiele stowarzyszeń nadesłało swoich delegatów, (Łódź, Kalisz), inne zaś złożyły swe życzenia w licznych depeszach z Kalisza, Łodzi, Zgierza, Lwowa, Krakowa, Wrocławia, Pragi i in.

DYNASY.

Warszawa leży na płaskowzgórzu ostro spadającem ku Wiśle. Płaskowzgórze to strome ciągnie się od najdalszego północnego punktu miasta, po nad samą rzeką, lekko podnosząc się w stronie południowej, a zarazem i odbiegając od obecnego koryta Wisły w kierunku zachodnim, pod Mokotów, gdzie nieznacznie przechodzi w równinę. Stok tej góry po nad Wisłą w mieście stanowi jedno pasmo ogrodów dobrze urządzonych lub też w dzikim jeszcze znajdujących się stanie i bardzo upiększa gród syreni. Zręczny ogrodnik miałby możność stworzyć tu cały szereg uroczych wiszących ogrodów, piękniejszych nad sztuczne ogrody Semiramidy, bo naturalnie zawisłych na 100 stóp wyniosłym wzgórzu, u którego podnóży toczy się szeroka, szara Wisła, a ze szczytów roztacza się malowniczy widok daleko het za Pragę na rozłożyste żyzne pola, usłane polnemi kwiatami, krasnym makiem, który się rozsypał, jakby kroplami krwawemi po łąkach i zagonach, wreszcie na bujne, czerniejące lasy jodłowe, wśród których kłęby białej pary, niby obłoki zbłąkane, spędzone z nieba unoszą się długim, wąskim pasem.

Świsty lekkomotyw i statków parowych; turkot, światła porozrzucane na olbrzymiej przestrzeni ożywiają to nadwiślańskie wybrzeże Warszawy.

Obecne „Dynasy", które zajęło Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, są jedną cząstką tego olbrzymiego stoku wzgórza, cząstką może najpiękniejszą, po-

łożoną w środku miasta, na najwyższym niezawodnie punkcie. Kilkanaście kroków zaledwie dzieli Dynasy od najruchliwszej ulicy Krakowskiego-Przedmieścia i posiadają one te wszystkie przywileje, z których można arcydzieło sztuki ogrodniczej utworzyć. Kilka lat mieszkam naprzeciwko tego wzgórza i niejednokrotnie dziwiłem się niezapobiegliwości kapitalistów Warszawskich, którzy nie skorzystali dotąd z Dynasów, nie urządzili tu pysznego ogrodu, w którymby zmęczony dzienną pracą przemysłowiec, kupiec lub urzędnik mógł szukać w lecie miłego wieczornego chłodu.

I oto znaleźli się, energiczni cykliści, którzy myśli moje zamienili w rzeczywistość i Dynasy są teraz ogrodem uporządkowanym, siedliskiem Towarzystwa.

Opuszczone przez tyle lat Dynasy zostały za swoję skromność sucie wynagrodzone. Przerobiono je na ogród jeden z ładniejszych w naszem mieście i przeznaczono jako siedzibę dla Warsz. Tow. Cyklistów.

Dzieje tego kawałka ziemi bardzo dawne pamiętają czasy. W XIII wieku był tu dworek i folwark, który ciągnął się aż do Solca zkąd zaczynały się gęste bory pełne wówczas dzikiego zwierza. Dwór stał na miejscu dzisiejszej biblioteki i był tylko zwykłym domkiem drewnianym, dopiero w XVII wieku przebudowano go zupełnie i zrobiono z niego rezydencyę królewską. Potem pałac i ogród dziś Dynasamy zwany przeszedł w prywatne ręce. I cały ten plac rozpadł się na dwie części hypoteczne przedzielone ul. Oboźną.

Obecne Dynasy mieściły w sobie zwierzyniec, a wyżej nieco psiarnię zwaną Oboźnią Królewską.

Duże, wyniosłe dęby, jesiony i buki zaciemniały ten cały obszar aż do Wisły. Tuż u prawego stoku u podnóża góry rozłożyła się nie duża sadzawka. Po-

wstała ona wprost z glinianek po wybranym materyale na cegłę, a potem służyła jako woda do pojenia zwierząt domowych i wpół dzikich mieszkańców zwierzyńca. Książęta i królowie odbywali tu łowy, strzelali jelenie, dziki, sarny, czasami i grubszą z białowiejskich puszcz przywiedzioną zwierzynę, a na wiosnę kiedy wody wylały na dzikie polowano kaczki. Legenda niesie, że razu pewnego kiedy w głębokiej przeszłości chodził po lesie strzelec dostojny, ujrzał sto kaczek złotych, od których blask bił tak jak od słońca. Zdziwiony tem zjawiskiem puścił sokołów, które jednak ani jednej sztuki nie zdobyły i powróciły na ziemię oślepieni niezwykłem blaskiem; wówczas on strzelił sam i spadła jedna złota kaczka na sadzawkę przy Oboźni Królewskiej. Posłano wyżła żeby podał kaczkę, ale daremnie, kaczka tak pływała dobrze, że zawsze się psu wymknęła. Wtedy jeden z dworzan, chcąc się przypodobać królowi spuścił czółno i chciał ją dobyć z wody żywą, ale skoro przypłynął do kaczki, kaczka dawała nurka i wypływała w drugim końcu stawu. Nadludzkie niemal usiłowania nie pomogły, aby kaczkę złapać i dostojny strzelec musiał dać za wygranę. Szwedzi w czasie najazdu zrabowali Warszawę i wywieźli, co tylko mogli wywieźć. Nie było już nic do zabrania. Choroba grasowała wielka, bieda była straszna, aż jedna kobieta biedna, której męża zabrali, chcąc jakimkolwiek sposobem wydobyć go z rąk szwedzkich, powiedziała, że wie jeszcze o złotej kaczce i, że gdy jej wypuszczą męża, to ona im ją pokaże. Chciwi Szwedzi zgodzili się na ową propozycyą, a kobieta zaprowadziła ich do stawu na ulicę Oboźną.

Złota kaczka zachwyciła wszystkich, ale daremnie. Nikt jej złapać nie mógł. Król Szwedzki spędził całe swoje wojsko, które uplotło sieci, aby

kaczka nurkiem nie chodziła i tym sposobem postanowili ją złowić. Lecz kiedy pięć tysięcy wojska na łódkach okoliło kaczkę, ta wzbiła się i odleciała.

Odtąd kaczki codziennie nie widywano już w Oboźni królewskiej.

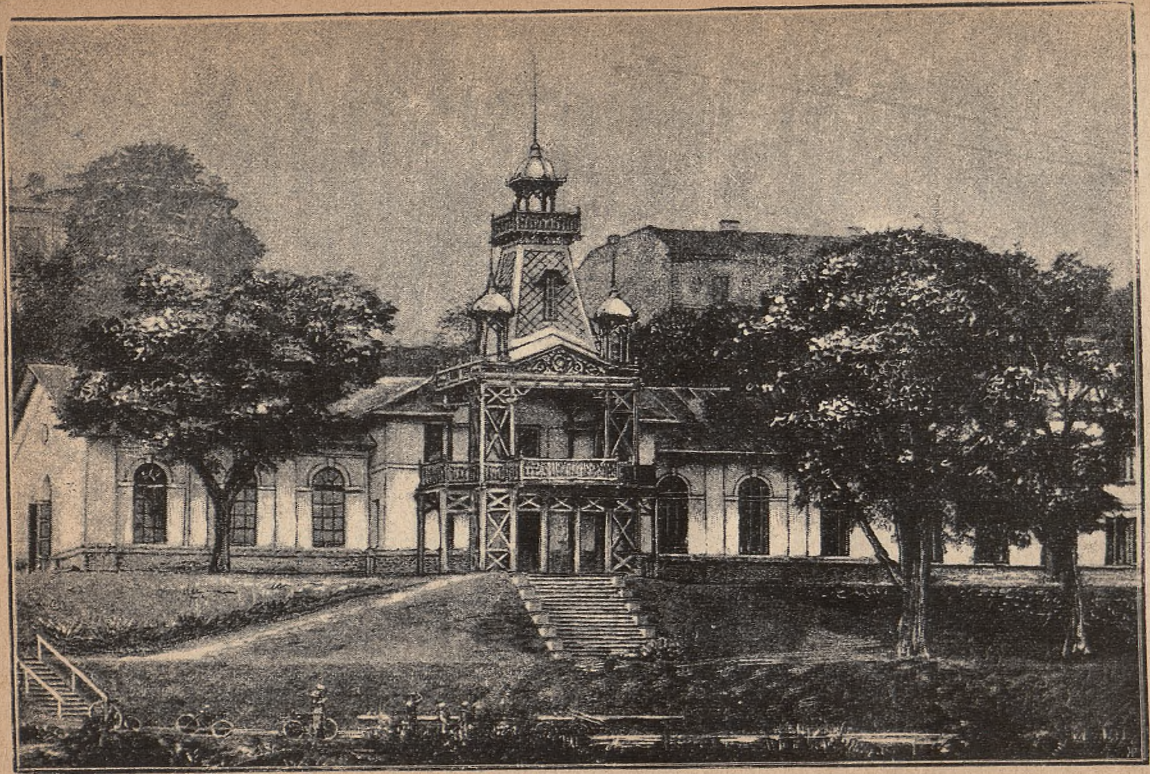
Kiedy cyklistom podniesiono komorne na Koszykach, nie mając się gdzie podziać, mieli wynająć ogród przy Alei Jerozolimskiej, wtedy podobno zleciała złota kaczka i wprowadziła ich na „Dynasy".

Dla czego „Dynasy"?... I tę nazwę lud na Powiślu urobił.

W końcu przeszłego wieku osiadł w Warszawie książę de Nassau Siegen, awanturnik rycerski. Dla niego wystawiono tu pałac, w którym czas dłuższy przemieszkiwał. Lubując się malowniczem położeniem, często chodził wieczorami po stoku stromych gór przy sadzawce. Lud domniemywał się, że czyhał na złotą kaczkę, której jednak nigdy nie widział.

W ostatnich czasach „Dynasy" należały do hr. Uruskiego, od którego drogą spadku przeszły na ks. Czetwertyńskich. Od nich to Towarzystwo Cyklistów wydzierżawiło „Dynasy" na lat 15. Przekształcając zaniedbany ogród do niepoznania.

Pracowano przez rok cały wożąc ziemię do wyrównania dołów i nizin. Z niesłychanym gustem inżynier Huss dokonał niwelacyi i zaprojektował urządzenie toru. Niewielką sadzawkę rozszerzono znacznie, ma bowiem obecnie obwodu 400 metrów. Do koła tej sadzawki usypano tór owalny, porozrzucano wiszące drogi, słowem przekształcono to dzikie ustronie na cudowną siedzibę. Pałacyk cały wznosi się o kilkadziesiąt stóp nad poziomem toru. Wykończono go podług planów budowniczego Szyllera. Składa się on z ogromnej sali do jazdy i gimnastyki i z kilku sal bocznych przeznaczonych na biura i czytelnię.



Pałac W. T. C. na Dynasach (podług fotografii dawnej Kostki i Mulerta).

Ogród w którym pozostało wiele drzew dawnych, pamiętających odwieczne czasy, osadzono nowemi latoroślami, porobiono fontanny, pourządzano urocze ustronia osadzone bluszczem, krzewami jaśminu i bzu. Jeszcze kilkanaście lat a nie będzie milszego ustronia w Warszawie. Jest to przestrzeń olbrzymia; już sam tor liczący 400 metrów obwodu daje o tem najlepsze pojęcie, a jeżeli w dodatku powiemy, że tor nie zajmuje nawet połowy tego ogrodu, to czytelnik łatwo wyniesie ztąd pojęcie jaki obszar zajmują „Dynasy“. Sadzawka rozszerzona bardzo uroczo wygląda, a na niej nieduża kępa z altanką dla Komitetu osłonięta starą lipą. Do sadzawki wlewa się woda ze źródła przy ul. Oboźnej.

Od dziś ogród ten stanie się siedliskiem życia towarzyskiego, areną popisową sił wyrobionych i częstych przyjemnych zabaw.

W. Cz.

Dzieje Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów.

Pierwsze welocypedy systemu Michaux sprowadził do Warszawy wkrótce po wystawie paryskiej fabrykant powozów p. W. Romanowski. Były to ciężkie drewniane maszyny dwukołowe, które mimo to znalazły nabywców i wkrótce potem Warszawa ujrzała pierwszych pionerów sportu kołowego.

Welocyped ten taki podziw wzbudzał, że jeźdźcom trudno było przesunąć się wśród ogromnego natłoku ciekawych. Korzystając z tego zainteresowania się ogółu, za inicyjatywą p. Romanowskiego były urządzone pierwsze w Warszawie wyścigi cyklistów w 1869 roku na cel dobroczynny. Wyścigi te odbyły się w ogrodzie Krasińskim z udziałem panów Grotkowskiego, J. Pietruszewskiego, A. Brühla, A. Sierzputowskiego, L. Hoffmana i innych, zebrały do ogrodu liczną publiczność. Jednakże ciężkie, drewniane maszyny nie mogły zbyt wielu zachęcić do tego sportu i dopiero w początkach 1880 roku, kiedy pan Herżman, tutejszy fabrykant, sprowadził całe żelazne, angielskie, z gumowemi obręczami bicykle i rozpoczął dawać lekcje jazdy, sport welocypedowy rozwinął się znacznie i wzrastał szybko, zwłaszcza gdy dobry jeździec tutejszy p. Emil Schultz, przybywszy z za-

granicy, wykazał w swojej jazdzie niezwykłą jak na ówczas szybkości.

Amatorów przybywało co rok sporo i szybko rozmnażał się zastęp cyklistów, tak dalece, że w 1885 r., za staraniem Dyrekcji wyścigów konnych, mogły być urządzone na placu Ujazdowskim w czasie wystawy rolniczej, drugie z rzędu u nas wyścigi na welocypedach, na cel również filantropijny, w których przyjęli udział pp.: br. Jomini, Schultz, Kindler, Służewski, Doleżal, Dutkiewicz i Skorniakow. Rozwój konstrukcji welocypedu oraz rezultaty, jakie dały owe wyścigi stały się wielkim bodźcem do rozwoju sportu, który też począł zyskiwać coraz to liczniejszych i stałych zwolenników. W ich to szczupłem gronie znalazł się i Edward hr. Chrapowicki, za którego inicjatywą powstał projekt założenia w Warszawie Towarzystwa Cyklistów, dnia 6 Kwietnia 1886 r., w którym to dniu odbyło się pierwsze posiedzenie. W dniu 13 tegoż miesiąca odczytano już projekt ustawy i ukonstytuowano tymczasowy komitet, którego prezesem został hr. August Potocki, a wice-prezesem hr. Edward Chrapowicki, kapitanem bar. Jomini, wicekapitanami M. Skorniakow i A. Jenkins, kasjerem E. Schultz, gospodarzem B. Kaetzler i sekretarzem J. Służewski.

Dnia 16 Maja 1886 r. nastąpiło uroczyste otwarcie nowego klubu i Towarzystwa na Koszykach, a w 2 miesiące potem t. j. 21 Czerwca 1886 urządzono trzecie w Warszawie, a 1-sze klubowe wyścigi na placu Ujazdowskim.

Dnia 18 grudnia, na rocznem ogólnem zgromadzeniu Towarzystwa przyjęto dotychczasowy komitet, tylko w miejsce ustępującego Jenkinsa został wice-kapitanem E. Schultz, kasjerem Brunon

Kaetzler, gospodarzem Włodzimierz Bogusławski, sekretarzem Edward Konradzki i głównym konsulem Włodzimierz Bieliński.

Rozwój i działalność Towarzystwa w letnim sezonie owego roku zaakcentowane zostały świetnym konkursem na welocypedach i wyścigami na polu Mokotowskiem.

Pierwszą zimę towarzystwo przepędziło w lokalu teatrzyka Belle-vue, ale kiedy na drugą zimę gospodarz żądał zbyt wygórowanej ceny, wówczas postanowiono wznieść własny budynek na Koszykach, według planu bezinteresownie dostarczonego przez budowniczego Edwarda Goldberga. Dom dzięki energii komisji budowlanej w dwa miesiące był gotów. Otwarcie i poświęcenie tego budynku nastąpiło dnia 11-go grudnia 1887 r.

Na otwarcie nadesłano wiele depesz od klubów z Wiednia, Londynu („Cyklist's Touring Club") Krakowa i Lwowa, oraz od stowarzyszeń cyklistów prowincjonalnych z Łodzi, Piotrkowa, Radomia, Pułtuska i t. d. Przy wspólnej wieczerzy ochoczo spędzono wieczór, ciesząc się w kółku swoim, że sport welocypedowy rozwija się tak pomyślnie.

W 1888 roku utworzył się nowy komitet.

Prezes i wice-prezes pozostali dawni, kapitanem został Edward Skorniakow, wice-kapitanami: Antoni Nipanicz i Józef Skwierczyński gospodarz (dawny), wice gospodarz Bolesław Gołębiowski, kasjer (dawny), buchalter Wincenty Arnd, główny konsul (dawny), lekarz Adolf Rucker, sekretarz pozostał dawny.

Komitet bardzo gorliwie zajął się sprawami towarzystwa. Naprzód urządzony został konkurs na welocypedach i *trzecie z rzędu* wyścigi, urządzone przez towarzystwo. Nadto nie poprzestając na spor-

cie welocypedowym, ogólne Zebranie 14 kwietnia 1888 r. postanowiło urządzić w klubie gimnastykę, którą też kosztem kilkuset rubli nabyto i zbudowano pod nadzorem specyjalisty czł. Tow. p. M. Olszewskiego. Oddział gimnastyczny został otwartym dnia 8-go grudnia 1888 r.

Wprowadzone gry towarzyskie *lawn-tenis*, *krokiet* i t. p. przyjęły się również bardzo dobrze, a w oznaczone dni nigdy nie brakło pań i panów, używających tak przyjemnych zabaw, pełnych ruchu.

W tym roku Warsz. Towarzystwo Cyklistów przyjęło udział w międzynarodowym kongresie Cyklistów w Wiedniu. Reprezentantami zostali hr. Chrapowicki, Kiersnowski, Kaetzler, Konradzki, Ostaszewski, Hirsch, Dąbrowski, oraz Hartmansgruber, który całą drogę do Wiednia przebył na welocypedzie.

W 1889 roku prezesem Towarzystwa został hr. Chrapowicki, wiceprezesem Antoni Kiersnowski, kapitanem Nipanicz — wice-kapitanami Wacław Babczyński i August Gross, kasyjer, gospodarz, wice-gospodarz i buchalter (dawni). Lekarzem obrano D-ra Franciszka Neygebauera, sekretarzem został Antoni Fertner. Do komisji rewizyjnej weszli Reineke Ludwik, Puppe Wilhelm, Konradzki Edward. Rok ten już bardzo dodatnio zapisuje się w rozwoju Warsz. Towarzystwa Cyklistów. Z 28 członków założycieli w 1886 r. liczba ta podnosi się z końcem 1888 roku do 146, kiedy w 1887 było ich zaledwie 72. Stan majątkowy towarzystwa wypada uważać za pomyślny. Rozwój sportu także bardzo dobrze zarysował się w tym czasie. Liczba czynnych członków znakomicie wzrosła. Ogólna cyfra wycieczek dosięgła 637,

reprezentujących przeszło 20 000 wiorst drogi przebytej na maszynach.

Wyścigi mimo dosyć pobudzającej rywalizacji z klubami z Łodzi i Zgierza dały rezultat względnie bardzo pomyślny, gdyż nagrodę, medal złoty, w głównym biegu na szybkość, zdobyli Warszawiacy.

Była to pierwsza większa nagroda wygrana przez Członków Warsz. Tow. Cyklistów od 1888 r., kiedy do nas zaczęli zjeżdżać licznie najlepsi jeźdźcy innych klubów. Na wyścigach urządzonych dnia 24 Czerwca 1888 r. na Polu Mokotowskiem Łodzianie zwyciężyli członków Warsz. Klubu Cyklistów i pierwsze nagrody wywieźli z Warszawy. Główną nagrodę medal złoty i paterę pamiątkową, przeznaczoną jako nagrodę dla tego ze zwycięzców, który największą liczbę razy przejedzie pierwszym przed startem, zdobył F. Drechsler Czł. Klubu Łódz., drugą wziął również Czł. Łódz. Towarz. Cykl. A. Strenger.

Szczęśliwszym okazał się rok 1889, bo przynajmniej jeden medal złoty został w Warszawie.

Rozwijające się młode towarzystwo coraz zagorzalszych liczyło zwolenników. Już nie jednostki, ale całe korporacje uznawały jego żywotność i działalność, a chcąc tem więcej zachęcić do nieustannego rozwoju, grono Członków Warsz. Tow. Wioślarskiego ofiarowało w dowód sympatyi cenny przedmiot, puhar srebrny, jako nagrodę przeznaczoną dla zwycięzcy w biegu konkurencyjnym bicykli z rowerami.

Odtąd te dwa towarzystwa sympatyzując z sobą biorą udział w uroczystościach urządzanych wzajemnie, a Cykliści zwykle stroją najpiękniejszy „wianek” na obchód Ś-to Jański, organizowany

z takiem powodzeniem przez klub Warszawskich Wioślarzy.

Życie w łonie towarzystwa Cyklistów coraz w silniejszych pędach pracy objawia się nie pomiernie. Liczny wzrost członków, znaczne fundusze, które z łatwością przyszły im na urządzenie tak wytwornego lokalu, może pod względnm malowniczości i położenia jedynego w całej Europie, jaki sobie Cykliści stworzyli, oto dowody tej pracy i zapobiegliwości.

Rok 1889 przysporzył i pod względem administracyjnym wiele rzeczy nowych i bardzo pożytecznych, które wpłynęły niezmiernie na rozwój klubu, a mianowicie: ustanowiono posadę mechanika klubowego z płacą 250 rs., opracowano instrukcye dla dyżurnych członków i przeznaczono dla nich specyalne odznaki, zaprowadzono *księgę wyjazdów*, informującą chcących się udać na wycieczkę dłuższą w którą stronę inni cykliści podążają, utworzono *księgę zażaleń*, za pośrednictwem której, wszelkie osobiste uwagi z całą swobodą Zarządowi komunikowane być mogą i w myśl 1 artykułu Ustawy Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, wydrukowano kwitaryusz z rocznemi biletami wolnego wejścia do lokalu Towarzystwa oraz na wszelkie przez Towarzystwo urządzane uroczystości. Bilety te rozesłano przedstawicielom pracy, miejscowych korporacyi towarzyskich i t. d.

Od tego czasu też uchwalono wywieszanie w lokalu miesięcznych wykazów kasowych, aby członkowie o stanie funduszów zawsze byli poinformowani. Od roku 1886 na torze wyścigowym na Koszykach urządzano sztuczną ślizgawkę, aby członkowie jeszcze jedną więcej mieli rozrywkę, a zarazem sposobność do wyrabiania zręczności

i siły. Dotąd bawiono się na lodzie tylko w dzień, od 1889 roku, bacząc na to, że wielu członków zajętych jest przez dzień cały, Towarzystwo postanowiło oświecać tor wieczorami aparatem pneumatyczno-naftowym systemu Dafy. Aparat ten w zupełności okazał się odpowiednim.

Zamykając nasze sprawozdanie winniśmy nadmienić, że w 1891 roku Towarzystwo urządziło pierwszy 100 wiorstowy wyścig drogowy, przywiązując do pierwszej nagrody honorowy tytuł mistrza jazdy welocypedowej na Królestwo Polskie.



Mieczysław Horodyński.

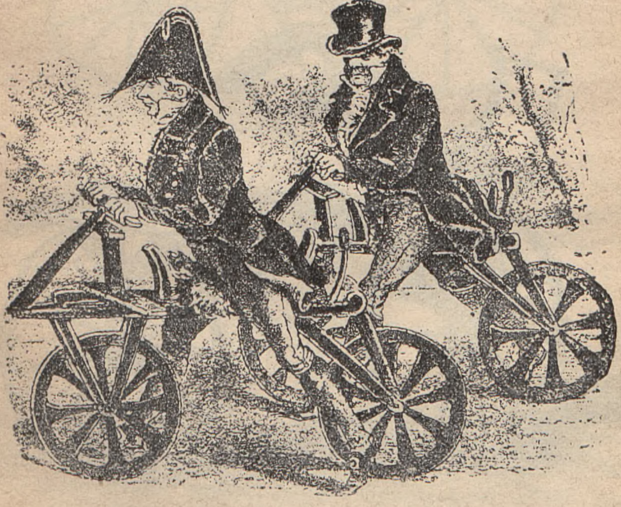
Cykliści, stanęli do wyścigu na zwykłych drogowych lub spacerowych rowerach. Zwycięzcą został p. Mieczysław Horodyński. On to zdobył pierwszy medal złoty za 100 wiorstowy, drogowy wyścig i został pierwszym mistrzem jazdy welocypedowej na Królestwo Polskie.

HISTORJA I ROZWÓJ WELOCYPEDU.

Welocyped, na który dziś patrzymy, ma swoją historyją w dalekiej przeszłości, bo około dwóch i pół wieków temu stara norymberska kronika zaznacza w 1633 roku, że zegarmistrz Stefan Farfler, zamieszkały w Altdorfie, chromy od urodzenia zbudował sobie sztuczny wózek na którym bez wszelkiej pomocy jeździł do kościoła i po mieście. Był to jednak rodzaj drezyny, która do dziś dnia szczyci się tak znakomitem zastosowaniem na drogach żelaznych. Wózek Farflera poruszał się za pomocą korb i był pobudowany na czterech kołach. To samo można powiedzieć o wózku zrobionym w Norymberdze w 1649 r. przez Hansa Hautsch'a, od którego nabyto przyrząd ten do Sztokholmu dla Karola Gustawa. Kronikarze przekazali nam kilka opisów takich wózków. Członek akademi francuzkiej niejaki p. M. Richard lekarz w La Rochelle, zbudował wózek na czterech kołach, który za pomocą pedałów był wprowadzany w ruch dosyć wolny. Nie pozostali i anglicy w tyle. John Vewers urządził w 1769 r. podróżny

wózek, który poruszał służący depcząc pedały. Pan zaś za pomocą sznurków kierował nim dowolnie. Wszystkie te usiłowania nie dały rezultatów dodatnich. Wózki były ciężkie i wymagały wielkiej pracy do wprowadzania ich w ruch.

Około 1808 roku pokazała się w Paryżu maszyna o dwóch drewnianych kołach, połączonych drewnianą belką, na której urządzono siedzenie. Forma tej maszyny była zbliżoną zupełnie do dzisiejszego „*roweru*", wyróżniała się tem tylko, że brak jej było pedałów i że pierwsze koło nie było ruchome, dlatego maszyna ta mogła się posuwać po prostej linji. Ruch nadawano jej za pomocą odbijania od ziemi nogami. W dziewięć lat potem, to jest w 1817 r. baron Wilhelm von Drais



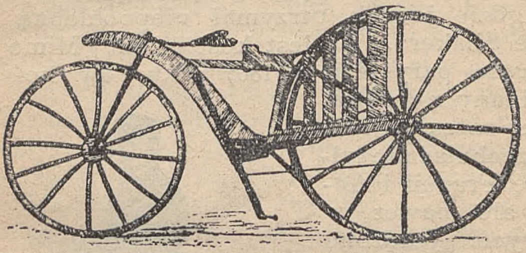
Maszyna barona W. von Drais.

z Manhejmu otrzymał we Francyi przywilej na maszynę bardzo zbliżonego typu do poprzedniej, z tą jednak różnicą, że koło piewsze miało już kierownik i mogło być dowolnie poruszane. Maszynę tę nazwano w Niemczech „Laufmaschine“, w Anglii „pedestrian-hobby-horse“, lub „dandy-horse“, we Francji otrzymała miano „Velocipéde“ która to nazwa trzyma się dotąd jeszcze. W 1818 roku Clarkson ze Stanów zjednoczonych porobił w tym przyrządzie małe poprawki, ale nieznaczne; daleko więcej pod tym względem uzupełnił ją Ludwik Gompertz (z Surrey), anglik. On to zastosował w niej zębaty lewar, zakończony półkolem zębatem, jak to widzimy na rysunku załączonym. Za pociągnięciem ku sobie rękojeści, tryby poruszały koło przednie, nadając mu w ten sposób ruch nie-



Welocyped Ludwika Gompertz.

zbędny. Maszyna ta okazała się tyle niepraktyczną że za każdem poruszeniem trzeba było tryb przestawiać. Jakkolwiek forma maszyny bardzo się zbliża do obecnego roweru, nie uznano jednak i tę próbę za udatną i wkrótce maszyna wycofaną została z użycia. Mimo znacznych niepowodzeń jakie napotkały pierwsze typy welocypedów, ludzie nie zrażając się, pracowali dalej nie wiele poprawiając owe maszyny. Nawet szkot Hewin Dalssel († w 1863 r.), dorabiając pedały do swojej ma-



Welocyped H. Dalssela.

szyny, nie stworzył tego poprawnego typu welocypedu, jaki następnie zawdzięczamy mechanikowi Piotrowi Lallement, gdyż maszyna Dalssela zrobiona z drzewa i podobna do damskiego roweru miała innej konstrukcji wahadło, jak to widzimy na rysunku. Wahadła te nie obracały się, jak u dzisiejszych rowerów, ale wprost kołysały się jak bieguny. Wieść o takim postępie szybko rozeszła się w Anglii. „Koń szotlandzki", jak go zwano powszechnie zainteresował ogół, a brat wynalazcy inżynier, rozniósł tę wieść po Europie, gdzie sprytniejsi majstrowie poczęli podrabiać podobne maszyny. Dopiero w początkach 1860 roku

powstał we Francji welocyped z pedałami umocowanemi do przedniego koła; jak mówiliśmy wyżej wynalazcą jego był Piotr Lallement według J. Blocka; gdyż w sprawozdaniu Warszawskiego Towarz. Cyklistów powiedziano, że wynalazł typ bicykla, raczej pierwszy welocyped Michaut fabrykant paryzki, który na wszechświatowej wystawie w Paryżu przedstawił swój wynalazek. Welocyped ten, jak przedstawia nasz rysunek, był bardzo zbliżony do najnowszego typu roweru i obudził ogólne zajęcie. Przyjęto go jednogłośnie i w Anglji, gdzie jednak otrzymał niepochlebną nazwę „Bone Shaker", to jest kościotłuk. Mimo to po wystawie paryskiej w 1867 roku, ów kościotłuk, wyrabiany z drzewa, szybko zaczął się rozpowszechniać nie tylko we Francji i Anglji, ale nawet w Ameryce. Jeżdzono tak na kościotłuku do 1868 roku, w którym to czasie Mr. Broodford w Ameryce otrzymał przywilej na pierwszą obręcz gumową, anglik Madison zastosował po raz pierwszy stalowe szprychy, a L. Rivier w Anglji począł przy wyrobie welocypedów znacznie powiększać przednie koło; za nim poszli inni i w ten sposób



Bicykl Michaut'a.

powstał pierwszy „*Bicykl*". Jednakże do 1875 roku wszystkie koła były wyrabiane z drzewa i dopiero po 1875 roku zastosowano do nich metalową obręcz i pręty. Zapewnia J. Block w swojej monografii „Welosiped", że pierwsza fabryka Conventry Machinists Co. zrobiła welocyped nowego typu „*Gentleman's Bicycle*", odznaczający się lekkością chodu, który powitano w Anglji jako szczyt rozwoju welocypedu *). Mimo to nowy bicykl miał jedną niepraktyczną stronę. Otrzymawszy wysokie koło i punkt ciężkości nieopodal środka, przedstawiał wiele niebezpieczeństwa, szczególniej przy szybkiej jeździe z góry, w którym to wypadku łatwo można było zsunąć się przez koło głową na ziemię. W obec tego szybko fabrykańci powrócili do dawnego typu dwukołowego, gdzie dwa równe koła o średnicy 30 calowej, są połączone ramą żelazną, dały nowy zupełnie rower, a mechanik Dżems Starlej zastosował w 1877 r. odpowiednią przekładnią. Równocześnie też bo w 1876 r. rozpoczęto wyrabiać zupełnie bezpieczny *trycykl*, który w późniejszych czasach zastosowano do jazdy dla dam i osób starszych. Stworzono też i inne typy welocypedu, jak trzykołowiec „Sociabl" przeznaczony dla dwóch jeźdźców, siedzących obok i „Tandem" również trycykl przeznaczony dla dwóch jeźdźców, siedzących jeden za drugim; zastosowano do dwukołowca, (roweru) resory i gumy dęte, które następnie zamieniły się na napełnianę powietrzem za pomocą odpowiedniej pompki. Gumy te

---

*) Dane wzięte ze Sprawozdania komitetu Towarzystwa Cyklistów za rok 1889.

J. Block w swojej książce „Welosiped" podaje za pierwszego wynalazcę wózka Blanscharda. Myli się w tem jednak.

nazwano *pneumatycznemi*. Znakomite wykończenie welocypedu, bieg lekki i nie męczący jeźdźca następnie wielkie przywileje szybkości, jakie można osięgnąć na dobrych maszynach, tania, hygieniczna i szybka lokkomocja, coraz to nowe pola odkrywają dla welocypedu. Największy konserwatysta, zdecydowany sceptyk uznać musi ogromne znaczenie tej maszyny i zgodzić się na to, że welocyped ludzkości odda ważne usługi i wkrótce stanie się rzeczą niezbędną w zwykłych naszych stosunkach..

Już dziś w Anglji, a w szczególności w Londynie doznał on szerszego zastosowania. Na poczcie i w redakcyjach pism zaopatrzono się w trycykle z skrzynki w których z łatwością można przewozić listy, gazety i przesyłki, a robotnik londyński, płacący duże pieniądze za komorne w drogich środkowych dzielnicach Londynu, dziś mieszka sobie daleko po za jego obwodem i z małą stratą czasu zawsze znajduje się na miejscu. Osiągnął przeto człowiek pracujący przez zastosowanie roweru tańszy i więcej higieniczny lokal wśród pól i ogrodów za miastem, a jak dla płuc narażonych na ciężkie wyziewy fabryczne, to bardzo ważne i pożądane.

Zdaje się nam, że welocyped wpłynie z czasem i na cały ustrój miast naszych, które przybiorą zupełnie inny charakter, gdyż w miejsce ścieśnionych ulic po za miastem utworzą się całe szeregi willi wśród lasów i ogrodów, gdzie po biurowej pracy lekko, bez zmęczenia będzie mógł powrócić każdy ojciec rodziny. Wszak jadąc wolno, 3 minuty wiorstę, tyleż stracimy czasu na przejazd do

Czerniakowa, co przechodząc z placu Zygmunta na Plac Trzech Krzyży.

Trzeba więc przyznać, że welocyped ma racją bytu i wkrótce stanie się niezbędną potrzebą każdego ucywilizowanego człowieka.

---

100 wiorst na Cyklu.

Rezultaty wyścigu 100 wiorstowego, urządzonego 14 Sierpnia na Krakowskim trakcie przez nasze Towarzystwo Cyklistów, są dotąd przedmiotem ciągłych dyskusji zarówno wśród ludzi, interesujących się tym sportem dla samego sportu, jako też wśród tych, którzy stan zdrowotny i rozwój sił fizycznych młodzieży żywo do serca biorą.

Skłania to nas do przedstawienia przebiegu i rezultatów wyścigu tego nieco dokładniej i szczegółowiej niż to dotąd sprawozdania dziennikarskie uczyniły, zwłaszcza zaś, że w sprawozdaniach tych znalazły się błędne informacje, które obecnie na podstawie raportów kontrolerów, rozstawionych wzdłuż przebytej drogi, sprostować jesteśmy w stanie.

Wyścig odbył się, jak wiadomo, na przestrzeni okrągłych 100 wiorst, od 8-ej za rogatką do 12-ej w Broniszewie za Grójcem. Stanęło jeźdźców 21, wypuszczono ich o godzinie 7 m. 54 sek. 49, jak zaś wrócili o tem z małemi błędami, nieuniknionemi w naszych dziennikarskich wzmiankach, już dokładnie poinformowani jesteśmy. Powiedzmy więc

tylko, że pierwszy dojechał do mety o g. 12 m. 40 sek. 37 (w godzin 4 m. 45 s. 48), ostatni o g. 3 m. 14 (w godzin 7 m. 19),

Przodownictwo w biegu, wbrew twierdzeniu sprawozdawców, kilkakrotnym ulegało zmianom. Zaraz na pierwszej kontroli notują jako pierwszego p. Stanisława Lepperta, który pod Sękocinem ustępuje miejsca p. Skrodzkiemu. Ten przoduje na przestrzeni 14 wiorst aż pod Tarczyn. Tu wysunął się naprzód p. Paweł Holtz i *prowadził bieg bez przerwy na przestrzeni 72 wiorst.* Przez ten cały czas usiłował go sforsować na rzecz następnego jeźdźca p. Żemliczka, czego jednak dopiąć nie potrafił i ostatecznie dawszy za wygranę w Tarczynie pozostał w tyle o kilkanaście minut. *Od 24-ej wiorsty biegu począwszy przez całą drogę tam i z powrotem wszystkie kontrole notują p. Holtza na pierwszem miejscu* i dopiero na fatalnym bruku raszyńskim daje on się wyprzedzić drugiemu z kolei. Przy dojeżdżaniu do mety, na tak zwanym „finish'u", wszystko zależy od umiejętności tak zwanego u nas „spurtowania" (? po fran. „*enlevage*"), polegającego na pewnym sposobie szybkiego zarabiania nogami, którego na odpowiednich przyrządach „training-maszynach" specjalnie uczyć się trzeba. Jeźdźcy po wyścigach europejskich jeżdżący, sztukę tę do wielkiej doskonałości doprowadzają: w naszym amatorskim klubie nikt jej nie umie. To też na krótkim dystansie oddzielającym pierwszych dwóch jeźdźców od mety p. Holtz, nie posiadając tej sztuki, straconego miejsca odzyskać już nie mógł. Dojeżdża do mety o 102 sekundy po pierwszym, co stanowi na 100 wiorstach różnicę szybkości *jednej sekundy na wiorście!*

Również błędnem jest twierdzenie sprawoz-

dawcy, że rezultaty wyścigu „sprawdziły w zupełności przewidywania sportsmenów“.

Śmiem twierdzić stanowczo, że przewidywać coś podobnego mogły chyba te tylko osoby (nb. nie z kategorji sportsmenów bynajmniej), które znały i wypróbowały uprzednio zalety konstrukcji maszyn przyjezdnych jeźdźców i na tej znajomości pewność naszej przegranej opierały. Dla innych zaś rezultat był niespodzianką. I bynajmniej nie przecenianie sił własnych lub zaściankowa zarozumiałość były przyczyną tego zawodu. Przeciwnie, jak to zaraz zobaczymy, mieliśmy i mamy jeźdźców wybornych, siły dobre, na które w każdym wyścigu amatorskim liczyć można.

Przyjrzyjmy się szczegółowo jeździe pojedyńczych jeźdźców:

Tak przedewszystkiem, wybornie, znakomicie jechał p. *Franciszek Ciechomski*. Dlaczego był u mety czwartym, odpowie łatwo każdy cyklista z różnemi typami maszyn obeznany, który dnia tego był na szosie wyścigowej. P. Ciechomski miał bicykl wysoki, o średnicy 48 cali, a przy niesłychanie silnym wietrze południowym, wprost jeźdźcom przeciwnym, to jedno tłómaczy jego opóźnienie. Opór wiatru jest przedewszystkiem w stosunku prostym do powierzchni, którą przedstawia jeździec: to raz. Powtóre, mniejsza lub większa siła oporu zależy, według praw mechaniki elementarnej, od długości ramienia drąga, na który działa. Otóż z obu tych względów wysoki bicykl przy wietrze silnym jest stanowczo i dotkliwie upośledzonym w porównaniu z innymi typami maszyn. Już w zeszłorocznym wyścigu naszym, szosowym zwracano na tę okoliczność uwagę sędziów. Pomimo to p. Ciechomski, wyjechawszy z pół mety o godzinie 10 min. 56

staje u startu o g. 12 m. 59 jadąc o 2 min. 27 sek. mniej od pierwszego jeźdźca. Przejechał on zatem *50 wiorst w 2 godziny minut trzy*, czyli z szybkością przeciętną 2 m. 27 sek. wiorstę. Jest to na tej przestrzeni *szybkość największa* jakiej nie osiągnął żaden inny jeździec (p. Holtz na 100 wiorstach wykazał szybkość 2 m. 52,5 sek. a na 50—2 m. 32 sek.). Czas p. Ciechomskiego możemy śmiało uznać jako nasz *50-wiorstowy rekord*. To też mija on w powrocie dwóch najlepszych jeźdźców i nie wiedząc o tem najeżdża prawie na p. Żemliczkę.

Niefortunne odezwanie się któregoś z kontrolerów, który mu oznajmia fałszywie, że pozostaje o 18 minut w tyle za poprzednim jeźdźcem, zniechęca go już przy końcu i to w chwili gdy p. Żemliczka odpoczywa w aptece tarczyńskiej. Potrzeba widzieć w jakim stanie psychicznym znajdują się jeźdźcy na szosie, ażeby zrozumieć doniosłość każdego dobrego słowa w porę wypowiedzianego. Naodwrót zaś każde zniechęcenie zaszkodzić wiele może tam, gdzie wszystko na sile nerwowej jeźdźca polega.

W rezultacie p. Ciechomski dojeżdża pomimo to tylko o 89 sekund po poprzednim jeźdźcu, wyjechawszy po nim z pół mety prawie o pół godziny później i to pomimo niesłychanie umiejętnego, „enlevage'u“ p. Żemliczki przy starcie.

Nie mówiąc już o p. Holtzu, który dał dowód już nietylko siły fizycznej, ale poprostu niesłychanej wytrwałości nerwowej, wytrzymawszy i zwyciężywszy na takiej przestrzeni natarczywe forsowanie jeźdźca, z innych naszych jeźdźców wspomnijmy jeszcze o pp. Mieczysławie Horodyńskim i Zajdlu.

P. Horodyński jechał równo i spokojnie, jak

na wytrawnego jeźdźca przystało. Z wyglądu jego na półmecie dobrześmy sobie wróżyli. Teraz dopiero, mówiono, pokaże i rozwinie swoje siły. Był tam piątym o 10,45, lecz spokój i brak wszelkich oznak zmęczenia korzystnie go wyróżniały od zdenerwowanych poprzedników. Stał minutę, zarządzając czyszczeniem i opatrunkiem maszyny.

P. Horodyńskiemu czyściłem łańcuch na 50 wiorście. Tu dopiero przekonać się można było o wielkiej doniosłości przy takiej pogodzie owych pudeł z oliwą, w które zamknięte były łańcuchy jeźdźców przyjezdnych. Przy silnym wietrze, łańcuchy zalepione i zasypane kurzem, wysychały jak atrament pod piaskiem. Dodajmy do tego, dość znaczny ciężar maszyny, nieodpowiedni do wyścigu system obręczy gumowych (były to Clinchery — wyborne dla turystów, lecz nie na wyścig szosowy) — a zrozumiemy dlaczego nasz najlepszy jeździec zeszłoroczny stanął piątym u mety. Swoją drogą zrobił swoje 100 wiorst w godzin 5 min. 8 sek. 10, bijąc o 38 minut swój własny rekord zeszłoroczny.

P. Władysław Zajdel był czwartym na półmecie. Wyjechawszy o godz. 10 m. 39 wziął trzeciego (Żemliczkę) pod Tarczynem. Na przestrzeni 11 wiorst (od 32 do 21) jest trzecim z kolei, trzymając tempo wyborne. Dopiero pod Sękocinem wskutek najechania na szklankę rzuconą przez kogoś na szosę, psuje gumę w maszynie i z pękniętą obręczą dojeżdża 6-tym do mety w godzin 5 min. 15 sek. 19.

Ażeby nie myślano, że jakimś szczególnym fatalizmem pragniemy wytłómaczyć niepowodzenie naszych jeźdźców, przejdźmy wreszcie do faktów ujętych w cyfrowe wyrazy.

Ciekawem jest, naprzykład, porównanie jazdy tych ścigających się, którzy i w roku zeszłym i obecnie do biegu stawali. Pomimo, iż dystans zeszłoroczny o 3 wiorsty od obecnego był krótszy (od Wawra do Garwolina 96¾ wiorsty) czas przejazdu wszystkich był o wiele dłuższy. Tak, mianowicie, jechali:

	w r. 1891			w r. 1892			Różnica.		
	g.	m.	s.	g.	m.	s.	g.	m.	s.
Horodyński	5	46	30	5	8	10	—	38	20
Tchinkel	5	47	10	5	32	12	—	14	58
Zajdel	6	7	37	5	15	19	—	52	18
Ciechomski	6	8	18	5	4	11	1	4	9
Leppert	6	41	56	5	42	41	—	59	15
Puchalski	6	54	24	6	40	—	—	14	24
Skulski	8	48	—	5	57	—	2	51	—
de Laveaux	8	23	—	5	24	49	2	58	11
Grabowski	nie dojechał			7	10	—			

U wszystkich więc jeźdźców różnice, jak widzimy, znaczne na korzyść tegorocznego biegu.

Lecz prowadźmy porównanie dalej:

Z 21 jeźdźców, stających do wyścigu w roku zeszłym, trzech zaledwie dojeżdża w czasie mniejszym od 6 godzin (Horodyński, Tchinkel, Pietruszewski), obecnie przy tej samej liczbie dojeżdża w tym czasie 14-stu, i w tej liczbie z naszych członków pp. Ciechomski, Horodyński, Holtz, Leppert, de Laveaux, Rodziewicz, Skrodzki, Sommer, Sulikowski, Tchinkel, Zajdel oraz p. Teofil Skulski z liczby niecziłonków z Warszawy.

Otóż czas ten uważany jest we Francji, naprzykład, za normę dobrej jazdy amatorskiej, a Union Vélocipedique de France wydaje specjal-

ne „Brevets“ na dowód wykwalifikowanej jazdy każdemu, kto wykaże przejazd 100 kilometrów (93,7 wiorst) w czasie mniejszym od 6 godzin.

Granicą tej jazdy jest szybkość 3 m. 36 sek· wiorsta. Otóż w roku zeszłym tylko pięciu jeźdźców szybkość tę osiągnęło (Horodyński, Tchinkel, Pietruszewski, Zajdel, Ciechomski). Obecnie zaś jeździec 14-sty z kolei (p. Skulski) wykazuje jazdę lepszą, a ostatni, który stanął u mety w godzin 7 min. 19, w roku zeszłym prześcignąłby był wszystkich cyklistów łódzkich i 5 warszawskich i on jeden tylko (jako 12-sty) nie miałby nagrody.

Porównania te i zestawienia wykazują z rokiem zeszłym znaczny i niewątpliwy postęp.

Jeźdźców mieliśmy dobrych, powtórzmy to raz jeszcze, i to takich, o których sami nie wiedzieliśmy, jak Holtz, Sommer, Skrodzki, Sulikowski.

Pamiętajmy przytem, że ci jeźdźcy nasi to są amatorowie, traktujący sport jako rozrywkę, którzy więc ani czasu na specjalne trenowanie nie mają, ani też dla jednego biegu maszyn kosztownych a bezużytecznych w warunkach zwykłych sprowadzać nie będą i z wyjątkiem bliskiej Łodzi lub Kalisza po cudzych wyścigach nie jeżdżą.

Z posterunku Nr. 22.

WPRAWA (TRAINING).

Praca niniejsza powstała z własnego doświadczenia, poparta radami praktycznych i doświadczonych welocypedystów *), które o tyle przynoszą pożytku, o ile *umiejętnie i właściwie* są zastosowane.

Wskazówki, zatem poniżej podane jeździec powinien zastosować w tej mierze o ile zgadzają się z jego temperamentem i nie przynoszą widocznej szkody organizmowi, to bowiem co dla jednego może być korzystnem, dla drugiego wręcz przeciwne wywiera skutki.

Nie należy również nigdy zbytnio obarczać się pracą trainingową, bo jak wszędzie, tak i tu, *umiarkowanie* w zastosowaniu ćwiczeń, dyjety i t. p. jest rzeczą najbardziej pożądaną.

Rady dla początkujących.

1. Pierwszym, nieodzownym warunkiem dla każdego, przystępującego do trenowania się jest: aby był *zupełnie zdrów*, a zwłaszcza nie miał żadnej wady organicznej. Dla osób, cierpiących na serce, trenowanie stanowczo jest szkodliwe i wzbronione.

2. Debiutant nie powinien ubiegać się o pozyskanie nadzwyczajnej szybkości, która wyrabia się

*) Z uwzględnieniem prac G. Lacy Hillier'a i T. H. S. Walker'a.

i przychodzi stopniowo; forsowne zaś dążenie do osiągnięcia pierwszorzędnej szybkości częstokroć powoduje rezultaty ujemne.

3. Sama siła fizyczna nie wystarcza do odniesienia zwycięstwa, często bowiem zdarza się, iż inteligentny, jeździec zwycięża o wiele od siebie fizycznie silniejszych. Idzie zatem o wyrobienie sobie obok siły tej inteligencji, która w wyścigach welocypedowych odgrywa pierwszorzędną rolę.

4. Mimo to wyrabianie siły muskularnej przy umiejętnem jej użyciu, bez kwestyi jest bardzo pomocnem do odniesienia zwycięstwa, dlatego też nie należy zaniedbywać ćwiczeń, które siłę tę rozwinąć i wzmocnić mogą.

5. Początkujący jeźdźcy po kilku pierwszych próbach doświadczać będą dość silnego bólu muskułów, co ich jednakże nie powinno zrażać, gdyż jest to zwykłe następstwo trainingu.

6. Początkujący winni pierwsze próby rozpoczynać na maszynach zwykłych, drogowych, a dopiero po przezwyciężeniu początkowych trudności, przechodzić do maszyn lżejszych, wyścigowych i wyścigowego tempa.

7. Wybór maszyny pozostawia się uznaniu jeźdźca, jakkolwiek jest on rzeczą bardzo ważną, gdyż dobra maszyna o wiele przyczynia się do odniesienia zwycięztwa, dla tego też radzimy używać maszyn z fabryk, które w świecie sportowym posiadają ustaloną reputację.

8. a) Maszyna do wyścigów i trainingu winna być uwolnioną od wszelkich dodatków jako to: blach ochronnych, hamulca i t. p.

b) Kierownik winien być opuszczony o ile można jaknajniżej.

c) Siedzenie winno być wysunięte nie zbyt

wysoko, aby jeździec swobodnie i całą siłą naciskać mógł pedały.

d) Przy rowerach siodło odsunąć należy jaknajdalej na tył, aby deptanie następowało na przód, a nie pionowo.

e) Maszyna powinna być jaknajdokładniej umontowana i wyregulowana, gdyż od tego zależy nie tylko szybkość chodu, ale i osobiste bezpieczeństwo jeźdźca.

Uwaga. Wielce jest pożądanem aby każdy jeździec dokładnie obeznał się z konstrukcją maszyny i regulowaniem jej, czyszczenie oraz oliwienie uskuteczniał własnoręcznie, nie spuszczając się w tej mierze na płatnych służących.

9. Pozycja jeźdźca na maszynie winna być następująca:

a) Plecy nieco pochylone.

b) Ramiona trzymane równo na jednej linji.

c) Pierś podana naprzód.

d) Głowa podniesiona do góry i trzymana prosto.

e) Wzrok skierowany przed siebie.

f) Kolana trzymane równo i nieco do siebie zbliżone.

g) Stopy umieszczone na środku pedałów i nieco odchylone na zewnątrz piętami.

10. Kierownik należy trzymać sztywno, lecz nie zbyt mocno i dłońmi nie ściskać rączek.

Odzież.

Odzież wyścigowa i trainingowa powinna być całkowicie wełniana (tricot) lekka i tak uszyta, aby

w niczem nie krępowała swobodnych ruchów jeźdźca, zbyt obszernej odzieży nie dobrze używać. Nie należy nigdy trenować się w zwykłem ubraniu spacerowem, jest ono bowiem niewygodne do jazdy, niepotrzebnie ulega zniszczeniu i spowodować może nadto bardzo łatwo zaziębienie, którego zawsze, a tem bardziej w czasie training'u wystrzegać się należy.

Na całym świecie przyjęto krój i model ubrania cyklistowskiego z angielskich klubów, składa się ono z krótkich pantalonów i żakietki krótkiej, na jeden rząd guzików zapiętej. Zagraniczne kluby stosując się do tego kroju zmieniają barwy. Jedni noszą ciemno-zielone mundury, większa część granatowe, Warsz. Tow. Cyklistów przyjęło mundur popielaty. Jest on praktyczny i skromny, wygląda bardzo elegancko. Ale zamiast kepi wyścigowego noszą nasi cykliści okrągłą bardzo gustowną czapeczkę popielatą. Rysunek nasz na okładce przedstawia w spacerowym stroju cyklistę, obok zaś rysunek formy kostiumu angielskiego, przyjętego przez cały świat sportowy.



1 2

Obuwie winny stanowić pantofle lekkie, pół

głębokie, sznurowane na przedzie, wygodne i w nosach dość szerokie.

Do żelaznych wyścigowych pedałów podeszwę zaopatrzyć należy w specjalne naszycie zabezpieczające stopę od zsuwania się.

Uwaga. Odzież i obuwie po każdej jeździe trainingowej bezwarunkowo potrzeba wywietrzyć.

Pożywienie i Dyjeta.

Pożywienie jeźdźców starej szkoły polegało głównie na spożywaniu surowego mięsa i systematycznem zażywaniu soli Karlsbadzkiej.

Obecnie utworzyło się wiele bardzo systemów odżywiania się w czasie training'u, a z nich każdy polecany jest jako najwłaściwszy.

Naszem zdaniem, głównym warunkiem prawidłowego odżywiania się, jest zachowanie umiarkowania w spożywaniu potraw, uznanych powszechnie za mniej zdrowe i ograniczenie do minimum używania alkoholu, oraz wszelkich napoi wyskokowych, jakkolwiek zupełne wykluczenie tak jednych jak i drugich nie jest koniecznem.

Z pokarmów mięsnych na polecenie najwięcej zasługuje wołowina we wszelkich postaciach nie zbyt jednak przepieczona, lub przesmarzona, oraz baranina nie zbyt tłusta.

Cielęcina, wieprzowina i wędliny jako trudne do trawienia uznane są za pokarmy mniej zdrowe.

Jarzyny gotowane, w niezbyt wielkiej ilości, są dozwolone, z jarzyn surowych, najwięcej zalecaną jest sałata, jednakże bez octu.

Chleb nie nadto świeży, wszelkiego rodzajn

nabiały kawa i herbata nie zbyt mocne nie przynoszą szkody.

Ryby nie bardzo słone i bez ostrych sosów stanowią wyborny pokarm.

Można spożywać w czasie wprawy świeże owoce, lepiej jednak zastąpić je nie zbyt słodkiemi kompotami.

Unikać powinien wprawiający się wszelkich kwasów, marynat i ostrych przypraw do potraw.

Zrana, jeżeli jeździec nie ma apetytu, dobrze wypić szklaneczkę Cherry lub Portweinu z żółtkiem od jajka, albo też trochę mleka z koniakiem i przekąsić biszkoptem.

W pierwszych dniach training'u jeździec uczuwać będzie gwałtowne pragnienie, które zaspokajać można w zwykłych godzinach posiłku herbatą, winem czerwonem i niewielką ilością dobrego piwa (poleca się oryginalne piwo Monachijskie i Pilzeńskie). Dobrze jest płukać usta zimną wodą z małym dodatkiem sody, oraz brać zimną kąpiel. *Między godzinami posiłku absolutnie nic pić nie wolno.*

Dzienny rozkład przyjmowania posiłku.

Na pierwsze śniadanie, zalecamy filiżankę herbaty, kakao (niezbyt słodkie) lub mleko, parę jaj na miękko, do tego czerstwa bułka, biszkopty, sucharki etc. Po tem śniadaniu dopiero training na torze

Pomiędzy 10—11-tą można spożyć drugie śniadanie, składające się, według możności, z gorącego lub zimnego mięsa, (filiżanki herbaty, lub buljonu. Najwłaściwszym będzie dobry befsztyk, kotlet, surowa szynka, lub jajka na miękko, z dodaniem

niewielkiej ilości jarzyn, groszku, fasoli, wreszcie marchewki).

Koło godziny 4 obiad *dość obfity*, według wyżej wymienionych wskazówek. Jako napój najlepszą jest woda z winem czerwonem, dla przyzwyczajonych jednak nie szkodzi piwo (wyzej wskazane) lub wina białe, nie zawierające więcej nad 5—6% alkoholu. Po obiedzie kawałek sera.

Szemat ogólny pożywienia jest: mięso, mleko, jajka, ser. Resztę pokarmów należy stosować do osobnika. Mający skłonność do tycia powinni ograniczać ilość mącznych i słodkich pokarmów, jak również owoców.

Po obiedzie mały spacer; nie urządzać zaś drzemek poobiednich.

Pomiędzy 8—9 kolacja, względnie do wcześniejszego lub późniejszego obiadu, więcej lub mniej obfita. Składać się może, według upodobania, z surowej szynki, mleka, rozbefu lub polędwicy (lepiej na zimno) i filiżanki herbaty.

O 11 do 12-ej kłaść się spać. „Do poduszki“ filiżankę buljonu z sucharkiem.

Nie należy przed spaniem zanadto męczyć się fizycznie, gdyż po silnem zmęczeniu sen bywa ciężki, męczący, często nawet następuje bezsenność, podczas kiedy tylko sen spokojny i równy, jest prawdziwie wzmacniającym i odświeżającym. Nie należy również przed spoczynkiem obciążać żołądka.

Jeżeliby jeździec zbyt raptownie spadał na wadze, należy powiększyć ilość pokarmów pożywnych aby nie spowodować wyczerpania.

Ważyć należy się jaknajczęściej i według tego stosować system odżywiania się.

Stopniowy i niewielki ubytek na wadze nie przedstawia niebezpieczeństwa.

Uwagi ogólne.

1. Palenie tytoniu bez kwestji dla trenujących się jest niekorzystnem, jeżeli jegnak ktoś należy do zapamiętałych palaczy nie powinien palenia od razu zarzucać, gdyż stwierdzonem jest, że może to przynieść więcej szkody, niż pożytku organizmowi, dość będzie stopniowo ograniczać palenie do możliwego minimum.

2. Stosunków płciowych w czasie trainingu najzupełniej zaniechać należy, prezerwatywę od erekcji stanowić mogą natryski z zimnej wody; dla osób jednak do nich nie nawykłych wystarczy zwykłe zlewanie zimną wodą pleców piersi i okolic organów płciowych.

3. Sypiać należy najmniej 8 godzin na dobę, lecz tylko w nocy i udawać się na spoczynek przed godziną 12-tą wieczorem. Posłanie lepiej aby nie było zbyt miękkie, osoby jednak do miękkiej pościeli nawykłe, niechaj nie robią sobie w tej mierze ograniczenia.

4. Unikać należy wszelkich silniejszych wzruszeń i emocji, aby nie pobudzać zbytecznie systemu nerwowego.

5. O wyścigach zbyt wiele nie mówić i nie myśleć.

6. Starać się należy o zachowanie najzupełniejszego spokoju oraz równowagi fizycznej i moralnej.

7. Dla osób nerwowych poleca się zażywanie bromu na kilka dni przed wyścigami.

Dobrze jest również przez cały czas trainingu zażywać w małych dawkach arszenik, po przepis

jednak w tym względzie, udać się należy bezwarunkowo do lekarza.

Training.

Trenujący się powinien wstawać koło 6-tej rano i natychmiast obficie zmyć głowę i twarz zimną wodą, w lecie zaś obmyć piersi i plecy, następnie wytrzeć dość szorstkim ręcznikiem. Dobrze jest, w razie możności, wziąć prysznic lub kąpiel zimną. Następnie, 5—10 minut ćwiczeń gimnastycznych, polegających na zginaniu i wyprostowywaniu tułowia, ćwiczeniach z hantlami. Celem tych zabiegów jest wzmocnić mięśnie piersi, krzyża i rąk.

Uwaga. Prysznic zastąpić można dużą gąbką wyciskając z niej lekko wodę z wysokości 1—2 stóp od powierzchni ciała.

Training trwać powinien najdłużej 6, najkrócej 4 tygodnie.

Każdy z trenujących się winien wyszukać sobie z pośród swych przyjaciół trenera, któryby interesował się jego jazdą i nieustannie śledził jej rezultaty.

Na wyborze dobrego i rozsądnego trenera bardzo wiele zależy, gdyż on jako bezstronny i nieustanny świadek pracy training'owej jeźdźca, baczniej może zwrócić uwagę na wszelkie braki i strony ujemne, których sam jeździec może nie dostrzegać.

Trener nie powinien być ani zbyt surowym i wymagającym, ani też zbyt pobłażliwym dla swego pupila.

Obowiązki trenera są:

1. Obliczać dokładnie czas i liczbę obrotów zrobionych przez jeźdźca.

2. Wspierać jeźdźca swego radą, wzmacniać go na duchu, zachęcać umiarkowanie do coraz większych postępów i wytykać oględnie błędy, jeżeli takowe dostrzeże.

3. Przewodniczyć jeźdźcowi przy ostatnim lub przedostatnim turze zamierzonego dystansu, aby pobudzić go, przychodząc ze świeżemi siłami, do szybszego biegu na finish'u.

4. Po skończonej jeździe trainingowej podać natychmiast jeźdźcowi cieplejsze ubranie, lub okrycie aby uchronić go od przeziębienia.

Training na krótką metę I do I$^1/_2$ w. (I m. ang.).

1. W początkach należy trenować się codziennie, z wyjątkiem jednego dnia w tygodniu, przeznaczonego na odpoczynek.

2. Training trwać winien około 3-ch kwadransy jednorazowo, lub też 2 razy dziennie po 20 minut.

3. Rozpoczynać należy od krótkich kursów nie dłuższych nad 400 metrów, starając się przynajmniej połowę tego dystansu przebyć jaknajszybszym tempem (spurtem).

4. Kursa przeplatać należy wolnemi objazdami po torze, nie schodząc jednak z maszyny.

5. Natychmiast po skończonym training'u należy przywdziać okrycie, okręcić szyję ręcznikiem lub ciepłą chustką i udać się do garderoby, gdzie jakiś czas należy pozostać w spokoju, nie zdejmując odzienia. W trakcie tego trener powinien nogi jeźdźca uwolnić z obuwia i pończoch, otrzeć je

z potu ręcznikiem kąpielowym i nacierać spirytusem, koniakiem albo innym t. p. płynem, uważając aby nacieranie łydek odbywało się z dołu do góry.

Skoro jeździec trochę wypocznie, należy go rozebrać i całe ciało dokładnie wytrzeć z potu, najwięcej zwracając uwagę na krzyż i piersi. Jeżeli by pot raz jeszcze wystąpił, powtórzyć to samo i robić to dopóty, dopóki jeździec zupełnie nie ochłonie. Wycieranie jest rzeczą niezmiernie ważną, zatem na dokładne wykonanie tej czynności należy zwrócić baczną uwagę i nie zaniedbywać jej po każdej, chociażby najkrótszej, jeździe trainingowej.

6. Skoro jeździec jest już zupełnie suchy i wypoczęty powinien wziąć prysznic z zimnej wody, albo jeżeli do tego nie nawykły, poprzestać na zwykłym obmyciu całego ciała zimną wodą.

7. W drugiej połowie training'u powiększyć czas trenowania się do jednej godziny, robić dłuższe kursa training'owe po 800 i 1200 metrów kończąc za każdym razem silnym spurtem pod przewodnictwem trenera.

8. Wieczorami wprawiać się w spurtowanie robiąc jaknajszybszym tępem po 200 do 250 metrów.

9. Ostatni dzień przed wyścigami przeznaczyć na zupełny odpoczynek. Obiad spożyć na 3 godz. przed wyścigiem.

Training na dłuższą metę.

Odbywa się w podobny sposób jak i na krótką metę z tą tylko różnicą, iż poczynać należy od krótkich kursów i stopniowo przechodzić do coraz

to dłuższych, tak aby w końcu wyrównały zamierzonemu dystansowi.

Każdy kurs kończyć należy wysilonym spurtem pod przewodnictwem trenera.

W czasie training'u zaniechać należy dłuższych i męczących wycieczek szosowych, małe jednak spacery nie przynoszą żadnej szkody.

Także powinno się unikać długich spacerów pieszych i chodzenia po schodach, jakkolwiek krótkie przechadzki nie tylko—że nic nie szkodzą, ale owszem przynoszą nawet pewnego rodzaju pożytek.

Początkujący i nie mający jeszcze należycie rozwiniętych mięśni, dobrze zrobią, ćwicząc się w bieganiu, skokach na odległość i wysokość. Również zaleca się wchodzenie na schody, gdyż tym sposobem rozwijają się mięśnie, głównie pracujące przy jeździe welocypedowej. Nigdy jednak nie należy doprowadzać tych ćwiczeń do uczucia zmęczenia, które objawia się brakiem tchu i silnem biciem serca.

W jaki sposób jechać, aby wygrać wyścig tego nie można ująć w żadną osobną regułę, zależy to bowiem od samego jeźdźca, który stosownie do sił jakiemi rozporządza i wyrobienia postępuje. Albo prowadzi wyścig, aby z miejsca wyprzedzić współzawodników i dość znacznie się od nich odsadzić, albo też rezerwuje swoje siły, aby je mógł zużyć dopiero na finish, pod koniec wyścigu, ufając w swój spurt wyrobiony.

Nie od rzeczy będzie nadmienić, że żaden jeździec nie powinien szukać i używać podstępów

oraz sztuczek, jakie etyka sportowa bezwarunkowo potępia.

Lepiej jest przegrać z honorem, niż wygrać podstępnie.

W czasie training'u dobrze jest uprawiać gimnastykę szwedzką i poddawać się masażowi.

Nie należy wprowadzać raptownych zmian w zwykłym trybie życia a wszelkie obostrzenia sportowe wprowadzać stopniowo i powoli.

St. L.

Wyścigi w Kaliszu.

Rojno było i gwarno na drogach, wiodących do starożytnego kaliskiego grodu, w piątek i sobotę przed 28 sierpnia. Od wschodu i zachodu ciągnęli jeźdźcy na rumakach żelaznych, śpiesząc w gościnę do kolegów kaliskich, którzy na dzień ten wielkie sportowe święto zapowiedzieli.

Były to bowiem — że zapożyczymy wyrażenia z przemówienia dra Neugebauera — urodziny dziecka, na chrzest którego zjeżdżały wszystkie jego babki, ciocie, wujowie i stryjaszkowie.

Więc klub Warszawski, najstarszy wiekiem, stanął tu jako ojciec chrzestny w pięknym komplecie 28 jeźdźców, pod wodzą swego wice-prezesa i kapitanów swoich. Matkowała nowonarodzonemu Łodź, która przybyła w kilkanaście „maszyn" z ka-

pitanem na czele. Zjechały ciocie z Koła i Sieradza, wujowie z Turka i Wielunia i t. d.

Już od południa w sobotę ulice Kalisza roiły się „maszynami“, a gawiedź uliczna przyglądała się ciekawie ogorzałym twarzom jeźdźców w dziwaczne przebranych stroje. Wieczorem w lokalu hotelu wiedeńskiego zeszli się cykliści warszawscy łódzcy, kaliscy, gwarząc wesoło o zapasach dnia następnego, w których współzawodniczyć mieli.

Nazajutrz w niedzielę po śniadaniu, którem zaproszonych gości podejmowało kółko kaliskie, zebrali się jeźdźcy w pięknym parku miejskim, zkąd we wzorowym porządku, uszykowani trójkami, w sto blisko „maszyn" udali się na tór w Noskowie, na którym wyścigi odbyć się miały.

Tu dopiero podziwiać mogliśmy zapobiegliwość i umiejętność cyklistów kaliskich, którzy, przy nader ograniczonych środkach i w tak krótkim czasie, zdołali rozwinąć tak energiczną działalność sportową. Zbudowali tór wyścigowy, odpowiadający wszelkim wymaganiom cyklistyki sportowej, w czem nawet wyprzedzili nasz klub warszawski, urządzili sobie lokal i ustronie własne i — co najważniejsza — posiadają dziś już jeźdźców wybornych jak pp. Markowski, Kleszczyński, Mentzel, Kaczyński, Kunig, z którymi — jak to zobaczymy zaraz — naszym pierwszorzędnym rekordmenom nie łatwo współzawodniczyć wypadło.

Po objechaniu toru w uroczystym pochodzie wszystkich cyklistów, rozpoczęto o godz. 4 wyścigi, których przebieg tu pokrótce opiszemy.

Biegi: 1-szy na 800 metrów, 3-ci na 1,200 metrów i 8-my na 2000, dostępne były wyłącznie dla cyklistów z Kalisza i okolic. W pierwszym zwycięzcą został p. Tadeusz Kieszczyński (min. 1 sek.

32), drugim był p. Józef Mentzel. W 3-im stanął pierwszy u mety p. Zygmunt Kaczyński (minut 2 sek. 18), drugim zaś bardzo dobrym był również p. Józef Mentzel, o sekundę tylko od pierwszego opóźniony. Wreszcie w biegu 8-ym zwyciężył p. Piotr Markowski, a p. Kunig stanął drugim u mety.

Kulminacyjnym punktem wyścigów były dwa wielkie biegi na 6,000 metrów, czyli 15 razy dokoła toru, t. j. 2-gi dla rowerów i 7-my dla bicykli. Do pierwszego zapisanych było 8-miu kandydatów: trzech członków Warsz. Towarz. Cyklistów, trzech Cykl. łódzkich i dwóch kaliskich. Członkowie warszawscy nie bez obawy spoglądali na współzawodników, zwłaszcza zaś na łodzian, którzy w roku zeszłym zwycięsko z zapasów wyszli. Tym razem jednak szczęście stanowczo przechyliło się na stronę warszawiaków. P. Mieczysław Horodyński, wysunąwszy się naprzód w trzecim obrocie, przodował już ciągle do końca samego, mając w osobie p. Holtza jedynego poważnego współzawodnika. I ten był rezultat zapasów pomiędzy nimi, że wszyscy inni jeźdźcy, straciwszy wszelką nadzieję, bieg opuścili i tylko p. Rodziewicz dotrzymał do końca placu. P. Horodyński przybył pierwszy w minut 11 sek. 50, p. Holtz w minut 12 sek. 1. Szybkość jazdy p. Horodyńskiego wynosi więc przeciętnie 1 min. 50 sek. na kilometr. Miał on teraz prawdziwą wyścigową maszynę Wenham, o wiele lepszą od tej, której użył do ostatniego stuwiorstowego wyścigu i kto wie jakim byłby rezultat naszego szosowsgo wyścigu z d. 14 Sierpnia, gdyby maszyna owa o dwa tygodnie wcześniej do Warszawy przybyła.

Drugi bieg „wielki“ (VII) dla bicyklistów

zgromadził samych tylko warszawiaków: trzech członków klubu, oraz nie-członka p. Sandeckiego. Przy pierwszych obrotach wysunął się naprzód p. Skrodzki i prowadził już bieg do samego końca, odsadziwszy się znacznie od towarzyszy. Ponieważ p. Sandecki wycofał się wkrótce z biegu, walka toczyła się więc jedynie pomiędzy pp. Bocquetem i Bulikowskim. Przez kilka obrotów jechali prawie koło w koło, p. Bocquet miał jednak przewagę nad współzawodnikiem, gdyż nawet wypuściwszy go przed siebie, brał go następnie. P. Skrodzki stanął u mety w min. 14 sek. 19, p. Bocquet w m. 14 sek. 50.

Niemniej ciekawym był rekord na 1,000 metrów. Zapisanych było aż jedenastu współzawodników. I tu znowu p. Horodyński świetnie bieg poprowadził i przy hucznych oklaskach publiczności stanął pierwszym w m. 1 sek. 42, ustanawiając pierwszy u nas rekord torowy na 1 kilometr. Drugim w tym biegu był p. Antoni Rodziewicz, trzecim p. Piotr Markowski z Kalisza.

P. Holtz wykazał świetną swą jazdę w biegu X-ym z forami *(handicap)*, gdzie dawszy forów 150 metrów na 2,000 p. Mixowi, 130 pp.: Markowskiemu, Majewskiemu i Sommerowi i 50 p. Rodziewiczowi, wszystkich po kolei wyminął w drodze i stanął pierwszym w m. 3 sek. 5 czyli na 2,150 metrów z szybkością 1 m. 26 sek. a więc nawet szybciej od rekordowego tempa.

Drugim był w tym biegu p. Bronisław Sommer, trzecim bardzo dobrym p. Piotr Markowski z Kalisza.

Wyścig IX-ty z przeszkodami wygrał p. Bieńkowski z Warszawy oraz p. Mix cyklista łódzki, jako drugi. P. Horodyński, stanąwszy na swej

lekkiej, wyścigowej maszynie do biegu tego, złożył dowód wielkiej odwagi, lecz nie mając hamulca, nie mógł wstrzymać maszyny przed płotem, i w szalonym pędzie przewrócił się na drugą stronę. Szczęściem, że wypadek zakończył się tylko skrzywieniem kierownika u roweru.

Wyścig IV-ty na wolną jazdę miał ten rezultat, że pięciu jeźdźców, nie mogąc utrzymać się przy wolnem tempie, spadło z maszyn; dwaj zaś pozostali pp. Majewski i Stecki już bez trudu do mety dobiegli.

W końcu bieg bez kierownika (VI) poprowadził i ukończył szczęśliwie p. R. Kühnel, cyklista łódzki, pomiędzy zaś pp.: B. Sommerem, Mentzlem, i Kieszczyńskim z powodu, iż wszyscy w czasie biegu kierownika dotykali, nagroda druga powtórnie rozegraną być musiała, szczęśliwie tym razem dla p. Sommera.

Wyścig pocieszenia, z powodu braku jeźdźców, pragnących się pocieszyć po doznanych zawodach, nie doszedł do skutku. Zakończyły więc zabawę hucznie oklaskiwane popisy wyższej jazdy konkursowej na rowerach (p. Schimmel, znany jeździec łódzki, który dnia tego z żalem wielu sportsmenów nie brał w wyścigach udziału, oraz p. Mix z Łodzi) i na bicyklach (pp. Bocquet, Skrodzki i Bulikowski).

Po skończonych wyścigach, komisja wyścigowa, w skład której weszli reprezentanci towarzystw: warszawskiego, łódzkiego i kółka kaliskiego, odbyła natychmiast posiedzenie i przysądziła nagrody zwycięzcom, poczem udano się na wieczerzę zastawioną w przyłegłej do toru sali.

Ogółem nagród przysądzono 23 (3 złote, 10 srebrnych i 10 bronzowych), z których Warszawa

zdobyła jedenaście, a mianowicie wszystkie 3 żetony złote (pp.. Horodyński, Holtz, Skrodzki), pięć srebrnych (pp.: Horodyński, Holtz, Bocquet, Sommer i Bieńkowski), oraz trzy bronzowe (pp.: Rodziewicz, Sommer i Bulikowski); Łódź jedną srebrną (p. Kühnel) i jedną bronzową (p. Mix): Kalisz wreszcie 4 srebrne (pp.: Markowski (2), Kieszczyński i Kaczyński), oraz sześć bronzowych (pp.: Mentzel (2), Majewski, Stecki, Markowski i Kunig. Wbrew uświęconej tradycji, jak widzimy, nie chrzestni ojcowie tu dary składali, lecz przeciwnie, sami obdarowani zostali. Dzielnem snać będzie to kaliskie dziecko, skoro tak sobie poczyna.

Wreszcie po rozdaniu nagród i wspólnej wieczerzy rozjeżdżać się zaczęto, a wszyscy unieśli z sobą najmilsze wspomnienia o serdecznej gościnności, jakiej doznali w wielkopolskim grodzie nad Prosną.

Ormond.

---

*) Według sprawozdania Kurjera Warsz.

STÉPHANE.

Jednym z najlepszych jeźdźców na całym świecie do dziś jeszcze był wytrwały Stéphane — francuz. W Maju b. r. wygrał on wielki rekord urządzony pomiędzy Paryżem, a Brest'em, zrobiwszy 582 kilometry w ciągu 24 godzin.

„Der Deutsche Radfahrer“ w Nr. 14 podaje wiadomość, że Stéphane pobił swój własny rekord

o całe 75 kilometrów, zrobiwszy 660 kilometr. w ciągu 24 godzin.

Stéphane do obecnej chwili jeździ zwykle na rowerze i przebył:

100	kil.	w 3	godz.	12	m.
200	„	6	„	32	„
300	„	9	„	56	„
400	„	13	„	31	„

Ostatni jednak Nr. 37 „Le Velocipede Illustré“ przynosi wiadomość o nowem sukcesie, jaki osiągnął Reboul, marsyłjanczyk, bijąc rekord 100 kilom. Stéphane blizko o 18 minut, gdyż przestrzeń tę przejechał w 2 godz. 53 min. i 46 sek. Niezwyciężył jednak rekordu 660 kilom. w ciągu 24 godsin i rekord ten czeka na nowego zapaśnika.

Z tak szybkiej jazdy można najlepiej wnosić, jakie usługi odda welocyped człowiekowi w przyszłości i jakie z czasem znajdzie zastosowanie.



Stéphane.

Wyścigi w Anglii.

wiorsty	Nazwisko	godz.	min.	sek.		W roku
	(Na bicyklach)					
1½	F. G. Osmond . .		2	29	Londyn i Coventry	1890
3	W. A. Il'ston		5	12		1889
7½	N. L. Lambley . . .		13	44		1891
12	B. W. Attlee		22	14		„
15	„		27	55		„
30	„		56	51		„
45	F. J. B Archer . .	1	30	12		„
60	J. H. Adams	2	3	21		1889
75	„	2	33	37		„
99	F. R. Fry	3	49	20		1883
	(Na rowerach)					
3/4	H. C. Tylar		1	6	Londyn	1891
1½	W. Windle		2	15		„
3	G. F. Toylor		4	49		„
4½	F. J. Osmond		7	17		„
7½	„		12	16		„
9	„		14	44		„
12	„		19	47		„
15	„		24	50		„
30	„		50	23		„
45	R. K. Ede	1	19	58		„
60	„	1	47	42		„
75	„	2	17	2		„
90	„	2	49	9		„
99	L. Newland	3	22	43		„

Wyścigi drogowe w Niemczech.

kilom.	Nazwisko	godz.	min.	sek.	na drogach
25	Bachman		54		Naszosy w 1892 r.
„	Kuchler		54	10	
50	Hofmann.	1	48		
	Bachmann.	1	48	24	
75	Bachmann	2	44	26	
	Hofmann	2	44	27	
100	Hofman	3	35	45	
Niem. rekord.	Bachmann	3	35	45	
125	Friedrich.	5		15	
	Bachmann	5	12	20	
150	Friedrich	6	22		
	Fischer.	6	24		
	Bachmann	6	25		
	Hofman.	6	48		
175	Fischer.	7	39	40	
	Bachmann	7	44		
200	Fischer.	8	48	30	
	Friedrich	9	9	30	
	Bachmann	9	14	30	

Fischer w 4 pierwszych biegach był 4-ym.

Wyścigi w Warszawie.

Rok	przestrzeń	Nazwisko	welocyped	min.	sek.	wiorstę	
						min.	sek.
1887	4.35km.	Skorniaków . . .	bicykl	15	39	3	50
	3.48km.	Magdziński. . . .	”	10	33	3	19
	4.35km.	W. Wyczołkowski	”	14	23	3	31
	10.44 „	J. Służewski. . .	”	29	45	3	2
	2.61 „	H. Kręcki	”	8	20	3	26
	3.48 „	M. Skorniaków .	trycykl	13	42	4	15
	3.48 „	M. Skor. E. Schultz	tandem	11	16	3	38
	wiorsty						
1888	6	W. Hirsch	bicykl	16	24	2	44
	4	W. Wengler . . .	”	10	11	2	33
	10	F. Dreschler. . .	”	24	28	2	27
	4	J. Hartmansgruber	rower	10	13	2	33
	2	Chrapowiecki . .	trycykl	7	25	3	56
1889	4	T. Schultz	rower	15	25	3	51
	2	K. Hiller.	trycykl	10	2	5	1
	2	T. Schultz J. Triebe	tandem	7	27	3	44
1890	2	W. Arnd	bicykl	6	13	3	6½
	2	W. Stępiński . .	”	7	4	3	32
	4	”	”	13	45	3	26¼
	2	”	”	7	7	3	33½.
	2	A. Bergman . . .	”	7	24	3	42
	6	R. Binder	”	18	39	3	6½
	2	J. Załuska. . . .	”	6	24	3	12
1891	97	M. Horodyński. .	rower	346	30	3	34
1892	100	Łabanow.	”	287	36	2	54
	6 km.	Horodyński w Kaliszu	”	11	50	2	14
	2.15 km.	Holtz w Kaliszu .	”	3	5	1	32

Wszyscy powyżej wymienieni jeźdźcy zdobyli pierwsze nagrody.

Z prowincji.

Kalisz.

Towarzystwa u nas do tej pory niema, od roku bieżącego w liczbie 24 należymy do Warsz. Klubu; spodziewamy się jednakże wkrótce, że towarzystwo Kaliskie przez rząd zatwierdzonem zostanie.

Roczny obrót bardzo mały, składka bowiem wynosi od osoby po rs. 6 rocznie. W roku bieżącym przy pomocy pożyczki zbudowaliśmy tor w Noskowie, mający 400 m. obwodu za summę 1700 rs., na którym 28 z. m. odbyły się pierwsze wyścigi przy licznym współudziale warszawskich i łódzkich cyklistów.

Cyklistów nie należących do Towarzystwa Warsz. jest obecnie 14, tak że ogólna liczba cyklistów w Kaliszu wynosi około 40, a nawet przeszło 40, bo o wszystkich jeżdżących na kole nie wiemy. Oprócz tego w Turku 10 cyklistów, w Kole 8, w Opatówku 3. Są to wiadomości, jakie Szanownemu Panu na razie dostarczyć mogłem; dodać jeszcze muszę, że cykliści nasi odbywają dość dalekie podróże do Łodzi, Koła, Wrocławia, są bowiem między nami osoby korzystające z każdej wolnej chwili, aby odbywać dalsze podróże.

Oswald Hindemith.

Konsul Warsz. Tow. Cykl. w Kaliszu.

---

*) Jak donoszą nam w tych dniach, towarzystwo Kaliskie zostało zatwierdzone.

P. Bronisław Dąbrowski, Konsul Warsz. T. C. *w Piotrkowie* donosi, że sport cyklowy liczy już w tem mieście pokaźny zastęp zwolenników. Zadawalniają się wszakże krótszemi wycieczkami do Polichna, Wolborza, Sulejowa, Bełchatowa, Grabiny i t. d. Z większych zaś w r. 1891 wymienia tylko wycieczkę p. Stuczyńskiego do Poznania i Włocławka, oraz pp. Stuczyńskiego i Ludwikiewicza do Kielc. Wszyscy tam pragną założenia Klubu miejscowego.

Od p. *Wodzińskiego z Częstochowy* dostajemy wiadomość o założeniu toru cyklowego, o 375 metrach



E. Wodziński.

długości. W mieście tem Warszawskie Towarzystwo Cyklistów posiada pięciu członków, lecz wogóle cyklistów jest o wiele więcej. Wszakże zły stan dróg jest wielką przeszkodą w jeździe. Najulubieńszym celem

wycieczek jest komora graniczna „Herby“ a także szosy Wieluńska i Makowska.

z Koła.

Konsulem Towarz. Warsz. Cyklistów w Kole jest inżynier Zygmunt Młodkowski, który nam donosi, że w mieście tem znajduje się już obecnie 12-stu Cyklistów Członków Towarzystwa, oraz 8-iu innych.

Dodajmy, że pan Młodkowski jest również Konsulem Londyńskiego „Touring Club'u“.



Zygmunt Młodkowski.

Kielce.

Pionierem sportu welocypedowego w Kielcach był w roku 1888 oficer Lachów, który jeździł na welocypedzie drewnianym miejscowego wyrobu. Później sprzedał maszynę tę p. Żelichowskiemu, który łącznie ze ś. p. Bierzyńskim, pp. Kłokockim, Kozłowskim i Świdą rozpoczęli naukę jazdy welocypedowej; jednakże ciężka maszyna, nieruchomość siodła i brak stopnia do wsiadania, o którego istnieniu nie wiedziano, pozwoliły tylko p. Kozłowskiemu, człowiekowi dobrego wzrostu, nauczyć się wsiadać i jeździć, reszta zniechęcona zaprzestała nauki.

W początkach r. 1889 zjawiły się dopiero prawdziwe bicykle, i odtąd ilość zwolenników sportu wzrastać zaczyna, do czego przyczynił się niemało pan Sokołowski, który częstemi wycieczkami z Radomia do Kielc, dawał najlepsze dowody użyteczności nowej maszyny. Wkrótce potem zaczęły uprawiać

sport ten kobiety, a mianowicie: siostry panny Ożdżyńskie, zamieszkałe pod Suchedniowem, które pierwsze w naszych stronach na welocypedzie trzykołowym, zbudowanym w fabryce ojca, odbywać zaczęły krótsze i dłuższe wycieczki. W Sierpniu tegoż roku p. Leopold Eugeman sprowadził do Kielc pierwszy rower, a pan Stumf trycykl.

Do zanotowania wycieczki z roku przeszłego: do Warszawy p. Prokofjewa, takaż do Michałowic, do Warszawy p. Hönigmana i powrotna; pp. Karchowskiego i Nestorowicza pod bardzo silny wiatr do Radomia, jako też wycieczka pod Solec pp. Kozłowskiego i Niklewskiego. Zasługują też na uwagę wycieczki kilkunasto milowe p. Podgórskiego. Nie liczę już krótszych wycieczek na przestrzeni 40—50 wiorst i t. p.

W r. bież. notujemy wycieczkę do N.-Aleksandrji i z powrotem pp. Fabjańskiego i Gidlewskiego i p. Borna, drugą do Kalisza, które ujawniły wyborne wyrobienie jeźdźców w tym kierunku.

Wszystkich cyklistów jest 29, z tych 12 należy do Warsz. Towarz. Cyklistów, w tej liczbie jedna cyklistka. Na rowerze Swift jeździ cyklistów 8, Ormond 2, Hilman 7, Dürkopf 2, Rudge 4, Starley 2, Kwadrant 1, Humber 1, Riga Leitner 1.

A. Nestorowicz.
Konsul m. Kielc.

Wreszcie pan *Stanisław Gorazdowski* z *Siedlec* donosi, że i tam krzątają się gorliwie około rozwoju sportu nieliczni dotąd jego zwolennicy.



Stanisław Gorazdowski.

BICYKL.

Od czasu zastosowania do roweru przekładni, bicykl zaczął powoli ustępować mu miejsca, jako maszyna cięższa i mniej bezpieczna.

Mimo to wielu jeźdźców, nie porzuca dotąd bicykla i dalej na nim sport uprawia. Recordy jednak i wyścigi nie przemawiały za nim bynajmniej. Owszem, często bicykl był pobity przez jeźdźców na rowerach, a bardzo rzadko zdarzało mu się utrzymać na równi.

Mimo to pewna trudność w utrzymaniu się na bicyklu, majestatyczna postawa jeźdźca i tem podobne przyczyny obroniły bicykl od ostatecznego wymarcia.

Szczególniej amerykanie i anglicy nie chcieli się z nim rozstać, a chcąc dotrzymywać tempa rowerzystom, obmyślili nowy typ bicykla z przekładnią.

I ów bicykl, dystansowany dotąd przez rower, naraz wysunął się naprzód i bodaj, czy nie pobije znów wszystkie rowery, gdyż nowe próby dokonane na bicyklu z przekładnią znakomite dały rezultaty.

Bicykl ten zwany „Krypto“ wykazał znacznie szybszy bieg od swoich współtypowców i pobił nawet najznakomitsze rowery. Shorland wygrał na tym typie trzy rekordy, przejechawszy z Londynu do Yorku 197 mil angielskich (około 300 wiorst) w 12 godzin 10 minut.

Drugi rekord przypadł po drodze bardzo górzystej. Było dotąd mniemanie, że na bicyklu trudno zjeżdżać ze stromych gór, gdyż wówczas trzeba wielkiego wysiłku dla utrzymania równowagi, inaczej z ła-

twością można spaść, zsunąć się raczej przez kierownik na ziemię. I te trudności pokonał jeździec nie zwalniając tempa i przebył 194½ mil angielskich w 12 godzin.

Trzeci wreszcie rekord 50 milowy ukończył w 2 godziny i minut 35. Ta jazda daje przeciętną bardzo znaczną gdyż po 29½ wiorst na godzinę.

Publikacja angielska „*Athletic and Cycling Club*" przedstawia cały szereg cyfr, które wykazują, jak dalece bicykl nowego systemu może współzawodniczyć z rowerem.

Na rowerze jechał jeden ze znakomitszych cyklistów M. A. Holbein, na bicyklu I. E. Bets.

	Holbein.			*Bets.*		
mile angiel. *)	godz.	minuty	sek.	godz.	min.	sek.
110	6	46	34	6	43	21
120	7	26	44	7	19	5
150	9	26	36	9	12	41
200	12	34	15	12	25	56
250	16	5	51	16	5	13
300	19	37	15	19	32	14
350	23	17	34	23	8	31
360	23	53	43	—	—	—

Bets na 352-ej mili zatrzymał się, a Holbein pojechał dalej i zrobił w 24 godzin 361 mil angielskich i 1446 jardów.

Przy porównaniu tych dwóch biegów Holbeina i Betsa otrzymujemy przewagę bicyklu z przekładnią nad rowerem i to na każdym dystansie.

Ale nietylko ta jedna wycieczka wykazała te same rezultaty.

*) Mila angielska równa się $1\frac{1}{2}$ wiorście.

Porównując jazdę Holbeina w dniu 19 Listopada 1891 roku, z takąż jazdą dwóch bicyklistów Bets'em i Shorland'em, otrzymamy taki sam rezultat.

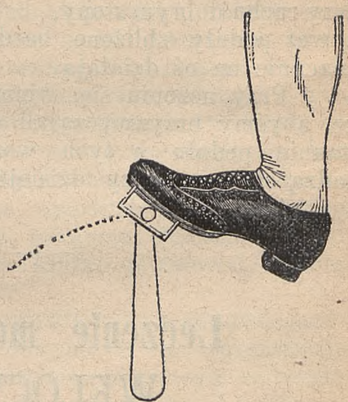
	Holbein,		*Bets,*		*Shorland.*	
godziny	mile angiel.	jardy	mile	jardy	mile	jardy
1	17	400	18	740	20	910
2	33	1640	36	505	40	270
3	51	380	51	1660	60	910
4	66	1642	67	725	78	1250
5	82	1270	82	920	98	450
10	159	620	160	100	184	1440
15	232	500	236	100	265	535
20	304	780	307	1140	346	250
23	346	50	347	100	395	740
24	361	1446	—	—	413	1615

Nadmieniamy, że Bets jechał tę przestrzeń dnia 4 Kwietnia 1892 roku, a Shorland 23 Czerwca 1892 roku. Porównywaliśmy rekord Holbeina z Bets'em, ale nie porównywaliśmy go z rekordem Shorlnnda, który na głośnym wyścigu pobił 24 godzinny rekord Holbeina o całe 52 minuty.

Widzimy zatem, że bicykl może jeszcze otrzymać pierwszeństwo i jako maszyna wyścigowa stanąć na pierwszym planie.

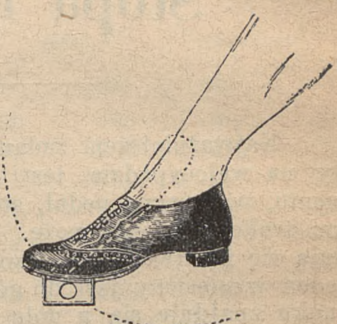
Stopa i pedał.

Najważniejszem zadaniem dobrej i szybkiej jazdy na welocypedzie jest wyzyskanie każdego momentu, w którym pedał, stosownie do obecnej swojej konstrukcji, działać może. Wiadomo, że pedały znajdują się na dwóch przeciwnych biegunach osi, kiedy jeden wzniesiony jest do góry, drugi w pionowym kierunku znajduje się u dołu i obydwa stanowią długą prostą linję. Jeżeli pedały znajdują się w tej pozycji, r u c h welocypedu p r z y naciskaniu stopą z góry jest absolutnie niemożebnym. Ale jeździec dobry potrafi i ten moment wyzyskać dla siebie, dzięki elastyczności i giętkości stopy i w tem polega cały sekret dobrych jeźdźców, którzy już od pionowej pozycji pedału zaczynają na niego działać, zginając nogę do tego ruchu, jak wskazuje nasz rysunek. Nie jest to działanie na pedał tak silne, jak wówczas, kiedy on znajduje się w poziomej pozycji i zaczyna opadać na dół, ale zawsze ruch, który szczególniej przy



szybkiej jeździe bardzo wiele wpływa na przyśpieszenie tempa.

Zginając stopę, jeździec prze go przed siebie i pedał szybko znajduje się na linji poziomej. Tę pozycję jeździec powinien wyzyskać jak najwięcej przygniatając pedał z całej siły, aby siłą impetu przebiegł punkt martwy, a nawet wygimnastykowaną stopą można pedał przepchnąć cokolwiek za pionowy kierunek. Jeżeli zważymy, że mamy do rozporządzenia dwa pedały, to przy ruchu dobrym stopy, nawet pedały zbliżone bardzo do martwego punktu, znacznie na oś działają.



Przy uczeniu się, winniśmy zwracać baczną uwagę, abyśmy przyzwyczajali stopę do naciskania nieustannie pedału w tych wszystkich punktach, które dadzą się nam przy dzisiejszej jego konstrukcji wyzyskać.

H.

Leczenie mechaniczne.

WELOCYPED.

Jazda na welocypedach czyli t. z. sport kołowy, jest ćwiczeniem ciała, które, jako środek hyhieniczny zarówno, jak i leczniczy, zyskało sobie ogólne uzna-

nie w świecie lekarskim. Ma ono tę wyższość nad innemi, że odbywa się nie w zamkniętym pokoju, ale na świeżem powietrzu; że pozwala stopniować wysiłek względnie do potrzeby, przez zmianę prędkości jazdy; że technika jego nie przedstawia żadnej trudności tak dla dziecka, jak dla starca (trycykl); że względnie jest dostępne dla średnio zamożnych ludzi (zważywszy, że ubezpieczenie zdrowia nie może się bez kosztów obejść); że nakoniec, nie jest odstręczającem.

Zarzucano dawniej, że jazda na welocypedzie rozwija tylko mięśnie nóg, podczas gdy reszta ciała zachowuje zupełny spokój. Twierdzenie to jest już w samej zasadzie błędnem: serce, organ środkowy, reguluje krążenie krwi, która z jednakową szybkością tętni we wszystkich organach. Wprawdzie cyklista pracuje głównie nogami, jednakże spokój reszty ciała jest tylko pozorny, albowiem małe, zwolnione ruchy mają miejsce i w innych organach i—mięśnie tułowiu muszą pracować, aby utrzymać równowagę, a gdy jazda ma miejsce po nierównym gruncie, to i cały tułów, nawet mięśnie karku i głowy wykonywają dość znaczną pracę; ramiona także biorą udział w ruchu, gdyż za pomocą rąk, stale opartych na kierowniku, cyklista nadaje kierunek swojemu rumakowi. Podobnież są czynne mięśnie klatki piersiowej, dolnej części brzucha i inne.

Lekarze wzbraniają zwykle bezwarunkowo jazdy na welocypedzie osobom cierpiącym na rozszerzenie żył, zagrożonym rupturą, osobom nerwowym ze względu na trzęsienie welocypedu, młodzieży i kobietom, ze względu na ciśnienie siodełka. Po bliższem jednak zbadaniu sprawy i z doświadczeń okazuje się, że umiarkowana jazda—a o takiej tylko może być tutaj mowa—w oznaczonych wypadkach nietylko nie jest

szkodliwą, ale może okazać się leczniczą. Dr. Tissié, na którego powoływano się dawniej pod tym względem, ostatecznie doszedł do tego samego zdania. Dr. Iennings (patrz wskazany niżej artykuł) zapytywał o opinję pod tym względem przeszło 300 lekarzy i wszyscy przyłączyli się do tegoż zdania. Co się zaś tyczy trzęsienia podczas jazdy i ciśnienia siodła, to niedogodności te nader łatwo usunąć przez zastosowanie t. z. pneumatycznej gumowej obręczy i poduszki napełnionej powietrzem.

Najważniejszą cechą jazdy kołowej jest: *ogólne wzmocnienie wszystkich mięśni, które, jak wiadomo, stanowią główne ognisko przemiany materji, niezbędnej przy odżywianiu całego ciała.* To więc stanowi główną zaletę tego sportu, jako środka *hygienicznego* dla wszystkich, nie wyłączając kobiet, młodzieży i starców.

Co się tyczy zastosowania jazdy welocypedowej do leczenia chorób, to, ze względu na szczupłość miejsca, nie będziemy rozpatrywali szczegółowo korzyści, jakie ona oddaje przy leczeniu *ogólnego osłabienia*, powstałego wskutek braku ruchu i nadmiernej pracy umysłowej, nadużycia, różnorodnych *chorób żołądka*, *podagry*, *reumatyżmu*, *nadmiernej otyłości*, gdyż dobry skutek tej kuracji jest w zasadzie zrozumiały i powszechnie znany; odsyłamy natomiast bliżej interesujących się do niżej wzmiankowanego artykułu d-ra Iennings'a.

Nie możemy natomiast ograniczyć się na krótkiej tylko wzmiance co do wyników zastosowania jazdy kołowej do leczenia chorób *serca*, *płuc i nerwów*.

W chorobach serca jazda na welocypedzie sprawia podobny skutek, jak metoda Oertel'a, polegająca na wchodzeniu na góry, lub gimnastyce szwedzkiej. Działanie zależy tu na odciąganiu krwi do żewnętrznych organów ciała, a więc na ułatwianiu pracy serca.

Dr. Nussbaum mówi, że przy wadach serca, lub też gdy krążenie krwi do wysokiego stopnia utrudnionem zostało (przy uderzaniu krwi do głowy i zawrotach jazda na welocypedzie jest bardzo korzystną, byle była ostrożna i wolna).

Przez silne zginanie uda podczas jazdy, cyklista dokonywa niejako miesienia brzucha, przyczem odpycha przeponę brzuszną ku górze, co wywołuje głębsze oddychanie, przez wprawienie w ruch całych płuc, nie wyłączając górnych ich części. Wzbudzenie zaś energiczniejszéj działalności płuc i rozszerzenie klatki piersiowej jest najlepszą ochroną przeciw *suchotom* i środkiem leczniczym na nie; dr. Iennings mówi, że widział suchotników w 1 i 2-im stopniu rozwoju choroby, którzy w krótkim już czasie doznawali od jazdy na welocypedzie, znacznej ulgi.

W leczeniu chorób nerwowych jazda na welocypedzie nietylko może być uważana na równi z klasycznemi metodami leczenia, jak elektryczność, masaż, hydroterapja, ale nawet przewyższa je o wiele. Dr. prof. Hammond z New-Yorku twierdzi, że w leczeniu tych chorób jest ona środkiem *prawie pewnym*, a dr. Iennings dodaje, że zdanie to podzielają wszyscy lekarze, którzy ten środek wypróbowali.

W artykule d-ra Iennings'a*) są przytoczone liczne przykłady pomyślnego skutku leczenia powyższych chorób za pomocą welocypedu. *A. L.*

---

*) Artykuł d-ra O. Iennings'a z dnia 7 Maja w „La semaine médicale". Broszura d-ra Fr. Neugebauera „O hygienicznem znaczeniu sportu kołowego", podług prof. dr. Nussbaum'a.

KRONIKA.

— **Nagroda** „Kurjera Codzien.“ puhar srebrny, o którą mogą ubiegać się na tegorocznym torowym wyścigu na „Dynasach“, wyłącznie członkowie Warsz. Towarz. Cyklistów — przedstawia się bardzo okazale. Jest to duży puhar w stylu baroko z herbem miasta Warszawy, „Syreną“ na jednej stronie w ornamentyce umieszczonym; z góry widnieje napis: „Kurjer Codzienny“. Puhar ten został wykończony w Warszawskiej fabryce Wernera według wzorów artysty Piątkowskiego.

*

— **„Kurjer Poranny“** podaje wiadomość, że Klub cyklistów w Kaliszu urzędownie został zatwierdzonym.

*

— **P. Mieczysław Horodyński** do wyścigów w Warszawie stanie na rowerze z fabryki Wenham. Jest to lekka 31 funtów ważąca maszyna, która wyróżnia się od innych typów swoją niepospolitą długością.

*

— **Firma fotograficzna Kostki i Mulert** przygotowuje z powodu otwarcia siedziby na „Dynasach“ ładną bardzo grupę, na której znajdzie się całe Warszawskie Towarzystwo cyklistów.

*

— **Pan W. A. Makezetti,** wyjechawszy z Warszawy na kongres cyklistów w Koburgu, przebył na welocy-

pedzie 2,641 wiorst w przeciągu 28 dni, a mianowicie:

z Warszawy	do Wiednia . .	542	w.
„	„ Salcburga . .	325	„
„	„ Rozenheimu .	83	„
„	„ Monachium .	59	„
„	„ Ausburgu . .	69	„
„	„ Ulmu . . .	85	„
„	„ Stutgardu . .	51	„
„	„ Heidenheimu .	103	„
„	„ Norymbergi .	178	„
„	„ Bambergu . .	68	„
„	„ Koburga . .	52	„
		1615	w.
z Koburga	do Lipska . .	227	„
„	„ Berlina . .	174	„
„	„ Szczytna (Stetin)	161	„
Wycieczka z Augsburga do Bawarskich jezior . .		360	„
Wyścigi do Bambergu i z powrotem		104	„
	Razem	2641	w.

*

— **Chorwacki** klub cyklistów „Sokoł“ w Agramie urządzał 26 Czerwca 1892 r. pierwszy wyścig międzyplemienny dla południowych słowian.

*

— **Osmond** pierwszorzędny jeździec, amerykanin, został pobity w Maju b. r. w Dudlee w Szkocji przez R. M. Wood'a. Już przeszłego roku miał Osmond mierzyć się z pierwszymi jeźdźcami na wszechświatowych wyścigach, lecz otruł się zielonym kostiumem, w który wystroił się na wyścigi i długo musiał się

leczyć. Zwolennicy przypisują obecną przegranę niedostatecznemu trenowaniu, do czego nie miał już czasu po chorobie.

Toż samo niepowodzenie spotkało i Zimmermana, który w ostatnich wyścigach nie zdobył nawet ostatniej nagrody. Dotąd Zimmerman był niezwyciężonym, na 160 wyścigach wziął on 100 pierwszych nagród, 50 drugich i tylko 10 trzecich. Wartość otrzymanych za wyścigi przez Zimmermana przedmiotów szacują na 7,000 dolarów.

*

— **T. Osmond** po chorobie zaczyna szybko przychodzić do zdrowia i sił dawnych. Na odbytych wyścigach w Handikapie jedno-milowym pobił znakomicie innych jeźdźców, przebywszy milę angielską w 2 minuty i $22\frac{2}{3}$ sekundy.

*

— **W Anglii** wiele pism specjalnych i gazet obstaje za zniesieniem szosowych wyścigów, jako nie prowadzących do celu i niebezpiecznych. Do głosów tych przystało wiele poważnych klubów, jak „Polytechnic-Cyclist", „Catford", „Surrey" i „Speedwell". Mniemamy jednak, że protest ten nie ostoi się wobec praktycznego znaczenia, jakie mają wyścigi drogowe.

*

— **Na wielkich** wyścigach w Berlinie dyplom na pierwszego jeźdźca w Europie na bicyklu otrzymał niemiec Brambor. Zimmerman i inni angielscy cykliści przyjechali bez miejsca.

Takiż sam tytuł na trzykołowcu zdobył również niemiec Undenborg.

*

— **„Vélocipede sport“** podaje, że wedle danych statystycznych we Francji znajduje się 2,788,000 psów, z którymi welocypedyści francuzcy walczyć muszą. Poniewaz cyklistów jest 177,000, a zatem na jednego cyklistę wypada po 16 psów.

*

— **We Włoszech** do dziś jest już około 60 kółek cyklistów, wiele z nich bardzo nielicznych, ale inne liczą 600 do 700 członków.

PISMA SPORTOWE.

W Niemczech.

„Der deutsche Redfahrer“. Organ zur Vertretung der Interessen deutschen Radfahrer, Deutsche-Internationale, Radfahrer-Zeitung. Organ specjalny związku niemieckiego: „Allgemeinen Radfdhrer-Union“. Wychodzi 2 razy na miesiąc 5 i 20 dużemi zeszytami; z 16 kart i okładki składa się numer. Członkowie klubu otrzymują go bezpłatnie.

„Das Stahlrad“, „Das Fahrrad“, „Der Radmark“, „Radfahr Humor“.

W Anglji.

„The Sporting goods review“, wychodzi w Londynie w objętości 14 stronnic i okładki, format duża szesnastka. Cena 5 szylingów. Poczta bezpłatna.

„The Cyclist“, „Bicycling News“, „Cycle Record“, „Wheeling“, „Cycling“, „Irish Cyclist“, „Wheelman“.

W Belgji.

„Le Cycliste Belge“.

We Francji.

„Le Vélocipède illustrie” (tygodniowe). Cena we Francji 5 fr., zagranicą 10 fr. rocznie. Red. 19, Place du Marché S-t Honoré, w Paryżu.

„Le Cycle“, „La Revue du Sport Vélocipedique“, organ: Union Vélocipédique française. „Vélocipede Sport“.

PIERWSZE KONKURSA ŁYŻWIARSKIE

NA TORZE TOWARZ. WARSZ. CYKLISTÓW.

Po zaprowadzeniu w 1886 roku na torze Warsz. Cyklistów — ślizgawki. Ogólne Zebranie z dnia 16 Października 1886 r. uchwaliło konkursa łyżwiarskie. Pierwszy taki konkurs odbył się dnia 18 Lutego 1888 roku i zgromadził liczne towarzystwo na tór wyścigowy.

W wyścigu pierwszym nagrodę wziął pan Jork. Za „holendrowanie“ i jazdę w kierunku pewnej specjalności, otrzymał 2 nagrody p. Zdziennicki, za holendrowanie tyłem i skoki na wysokość i odległość zdobył również dwie nagrody p. Ruszczyński.

Drugi konkurs rozegrał się dnia 12 Lutego 1889 roku. Za turniej „holendry“ przodem możliwie wydłużone, wykonane symetrycznie i spokojnie, pierwszą

nagrodę (medal srebrny) zdobyła Ludmiła Bieławicz, drugą Aleksandra Wurster. Za ten sam turniej męzki wziął nagrodę p. Zdziennicki.

W II dziele za trójki z prawej i lewej nogi, ósemki, nożyce, szruby i jazdę dowolną w kierunku pewnej specjalności, medal srebrny zdobył p. Zdziennicki, drugą p. Holz.

Za skoki na odległości dwóch metrów został dekorowany pan Jork, za skoki na wysokość 75 centymetrów p. Holz.

Nagrodę za wyścig 1,400 metrów zdobył pan Lehrmann.

Za popisy młodzieży otrzymali prezenta: pan Żywelski w biegu pierwszym,, a w biegu drugim pan Brzechwa-Gout.

O dalszych konkursach łyżwiarskich pomówimy obszerniej w następującym roczniku.

KALENDARZYK NA ROK 1893.

ЯНВАРЬ. STYCZEŃ.

20	*Дек.*1892 Иг.	1	N	**NOWY ROK 1893**
21	Мч. Іуліаніи	2	P	Makarego op.
22	Анастасіи	3	w	Daniela m.
23	П. Павла	4	S	Tytusa b.
24	Мч. Евгеніи	5	C	Telesfora p. m.
25	**РОЖ. І. ХР.**	6	P	**TRZECH KRÓLI**
26	**СОБ. ПР. БОГ.**	7	S	Lucyana m.
27	Прм. Стефана	8	N	Seweryna op.
28	Ап. Никанора	9	P	Marcyanny p.
29	Св. Младенц.	10	w	Agatona, Wilh
30	Мч. Анисіи	11	S	Higina i Hon.
31	П. Меланіи	12	C	Arkadyusza
1	**1893 г. ОБР. Г.**	13	P	Weroniki
2	С. Сильвестра	14	S	Hilarego i Fel.
3	П. Малахіи	15	N	*Im. J.* Pawła
4	Соб. 70 Ап.	16	P	Marcela p. m.
5	Мч. Өеопемп.	17	w	Antoniego Op.
6	**БОГОЯВ. Г.**	18	S	Kat. św. Piotra
7	Соб. Іоан. Пр.	19	C	Kanuta kr.
8	Пр. Георгія	20	P	Fabiana i Seb
9	М. Поліевкта	21	S	Agnieszki p.
10	С. Григ. Нис	22	N	Wincentego.
11	Пр. Өеодосія	23	P	*Zaś. N. M. P.* Ild.
12	Мч. Татіаны	24	w	Tymoteusza
13	Вмч Ермила	25	S	Nawr. ś. Pawła
14	Пр Стефана	26	C	Polikarpa b.
15	П. Павла	27	P	Jana Chryzost.
16	Ап. Петра	28	S	Flawiana
17	П. Антонія В.	29	N	Franciszka Sa.
18	Св. Аөанасія	30	P	Martyny p. m
19	П. Макарія	31	w	Piotra Nolaski

ФЕВРАЛЬ. LUTY.

20	*Янв.* Евөимія	1	S	† Ignacego b.
21	Прп. Максима	2	C	**OCZYSZCZ. NMP**
22	Ап. Тимоөея	3	P	Błażeja b. m.
23	Мч. Климента	4	S	Ansgarego
24	Прп. Ксеніи	5	N	Agaty p. m.
25	Св. Григорія	6	P	Doroty i Syl.
26	Ксенофонта	7	w	Romualda op.
27	Пер. мощ. Іоан	8	S	Jana z Matty
28	Прп. Ефрема	9	C	Apolonii p.
29	Пер. м. Игнат.	10	P	Scholastyki p.
30	*Вас. Гри. Іоа.*	11	S	Lucyusza b.
31	Мч. Никиты	12	N	Eulalii i Gau.
1	*Фев.* Мч. Триф	13	P	Juliana m.
2	**СРѢТЕНІЕ Г.**	14	w	Walentego k.
3	Прв. Сvмеона	15	S	†*Popielec* Faus.
4	Прп. Исидора	16	C	† Julianny p.
5	Мч. Агапія	17	P	† Sylwina b.
6	Прп. Вукола	18	S	† Symeona b.
7	Прп Парөенія	19	N	Konrada w.
8	В. мч Өеодора	20	P	Eucheryusza
9	Мч. Никифора	21	w	Maksymiana
10	Харлампія	22	S	†Kat. św. Piotr
11	Мч. Власія	23	C	Piotra Dam.
12	Мелет. и Алекс	24	P	†*Macieja Apost.*
13	Мартиніана	25	S	†Zygfryda b.
14	Прп. Кирилла	26	N	Aleksand. b.
15	Ап. Онисима	27	P	Leandra b. w.
16	Мч. Панфила	28	w	Romana op.

♛ **Oznacza dnie galowe uroczyste.**
† „ **wigilje i posty.**

МАРТЪ. MARZEC.

17	*Фев.* Өеодора	1	S	† Albina b.
18	Св. Льва	2	C	Heleny cesar.
19	Ап. Архиппа	3	P	† Kunegundy
20	Льва Катан.	4	S	† Kazimierza
21	Тимоөея	5	N	Teofila b.
22	Аөанасія	6	P	Wiktora.
23	Поликарпа	7	w	Tomasza z Ak.
24	Обр.чес. г.Іоа.	8	S	† Jana Bożego
25	Св. Тарасія	9	C	Franciszki
26	♕ Порфирія	10	P	† ♕ 40 Męczen.
27	Прокопія дек.	11	S	† Konstantyna
28	Василія	12	N	Grzegorza p.
1	*Мар.* Евдокіи	13	P	Nicefora p.
2	♕ Өеодота	14	w	♕ Matyldy
3	Мч. Евтропія	15	S	† Longina m.
4	Герасима	16	C	Eufrozyny p.
5	Мч. Конона	17	P	† Gertrudy p
6	Константина	18	S	† Gabryela ar.
7	Евгенія	19	N	*Józefa Obl. NMP*
8	Өеофилакта	20	P	Teodozyi m.
9	40 мч. Севаст.	21	w	Benedykta op.
10	Кодрата	22	S	† Boguchwała
11	Софронія	23	C	Katarzyny kr.
12	Өеофана	24	P	† 7 *bol. NMP.*
13	Никифора	25	S	† **ZWIAST. NMP.**
14	Өеогноста	26	N	Ludgera b.
15	Мч. Алексан.	27	P	† Ruperta b.
16	Св. Савина	28	w	† Syksta pap.
17	Алексія чел. Б	29	S	† Cyrylla m.
18	Св. Кирил. Іер	30	C	† *Wiel.* Kwir.
19	Мч. Хрисанфа	31	P	† *Wiel.* Balbiny

АПѢЛЬ. KWIECIEŃ.

20	*Мар.* Іоанна	1	S	† *Wiel* Teodory
21	Пр. Іакова	2	N	**WIELKANOC**
22	Мч. Василія	3	P	**WIELK.** Ryszar.
23	Пр. Никона	4	w	Izydora b.
24	П. Артемона	5	S	Wincent. Fer.
25	**БЛАГ. ПР. Б.**	6	C	Wilhelma op.
26	Соб.арх.Гавр.	7	P	Epifaniusza
27	Мч. Матроны	8	S	Dyonizego
28	**СВ. ХР. ВОСК.**	9	N	Maryi Kleof.
29	**СВѢТЛЫИ**	10	P	Ezechiela pr.
30	**СВѢТЛЫИ**	11	w	Leona p. d. k.
31	Игнатія	12	S	Juliusza p.
1	*Апр.* Маріи.	13	C	Hermenegilda
2	Пр. Тита	14	P	Tyburcyusza
3	Пр. Никиты	15	S	Anastazyi
4	Прп. Іосифа	16	N	*Gr. Chr.* Lamb.
5	Пр Платона	17	P	Aniceta p. m.
6	Св. Евтихія	18	w	Apoloniusza
7	Св. Георгія.	19	S	Hermogenesa
8	Ап. Иродіона	20	C	Sulpiciusza.
9	Мч. Вадима	21	P	Anzelma
10	Мч Максима	22	S	Sotera i Kaja
11	Мч. Антипы	23	N	*Op. S. Józ. Wojc.*
12	Василія	24	P	Fidelisa m.
13	Мч. Артемона	25	w	*Marka Ewang.*
14	Мартина	26	S	Marcelina m.
15	Аристарха	27	C	Teofila b.
16	Мч. Агапіи	28	P	Witalisa m.
17	Мч. Сумеона	29	S	Piotra i Rober.
18	Прп. Іоанна	30	N	Katarzyny Sen

Marzec. 26 Lutego (10), rocznica Urodzin Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego ALEKSANDRA III ALEKSANDROWICZA.
2 (14) pamiątka wstąpienia na Tron Jego Cesarskiej Mości Najniejszego-ALEKSANDRA III ALEKSANDROWICZA.

МАЙ.		MAJ.		
19	*Апр.* Іоанна	1	P	Filipa i Jak.
20	Пр. Өеодора	2	w	Zygmunta kr.
21	Мч. Іаннуарія	3	S	*Znal. Krz. ś.*
22	Мч. Климента	4	C	Floryana m.
23	Георгія поб.	5	P	Piusa V pap.
24	Мч. Саввы	6	S	Jana ap. w ol.
25	Ап. и Е. Марка	7	N	Domiceli i Euf.
26	С. мч. Василія	8	P	**† STANISŁAWA**
27	Сүмеона с. Г.	9	w	†Grzegorza N.
28	Св. Максима	10	S	†Izydora or.
29	Мемнона	11	C	**WNIEBOWST. P.**
30	Ап. Іакова	12	P	Pankracego
1	*Май.* Іереміи	13	S	Serwacego
2	Св. Афанасія	14	N	*NMP Łas* Bon.
3	Мч. Тимоөея	15	P	Zofii wdowy
4	Мч. Пелагіи	16	w	Jana Nepom.
5	Мч. Ирины	17	S	Pachalisa wyz.
6	♔ **ВОЗ.ГОСП.**	18	C	♔ Feliksa k.
7	Мч. Акакія	19	P	Piotra Celest
8	*Іоанна Бог.*	20	S	Bernarda Sen.
9	**Пер.мощ.НИК.**	21	N	**ZESŁANIE D. Ś.**
10	Ап. Симона	22	P	**ŚWIĄTECZNY**
11	Кир. и Меө.	23	w	Dezyderyusza
12	Св. Епифанія	24	S	†Joanny i Zuz.
13	Мч. Алексан.	25	C	Grzegorza
14	Мч. Исидора.	26	P	†Filipa Nereus
15	♔ Пахомія	27	S	†♔ Magdaleny
16	**СВ. ТРОИЦЫ**	28	N	**TRÓJCY Ś.**
17	**СВ. ДУХА**	29	P	Teodozyi m.
18	Мч. Өеодота	30	w	Ferdynanda
19	Мч. Патрикія	31	S	Anieli i Petr.

ІЮНЬ.		CZERWIEC.		
20	*Май* Алексія	1	C	**BOŻE CIAŁO**
21	Цар. Конст.	2	P	Blandyny m.
22	Мч Василиска	3	S	Klotyldy kr.
23	Пр. Михаила	4	N	Saturniny
24	Пр. Сүмеона	5	P	Bonifacego
25	Іоанна Пред.	6	w	Norberta bis.
26	Ап. Карпа	7	S	Roberta opata
27	Мч Ферапонта	8	C	Maksymina
28	Никиты	9	P	*Serca Jezusow.*
29	Мч. Өеодосіи	10	S	Małgorzaty
30	Прп. Исаакія	11	N	Barnaby ap.
31	Ап. Ерма	12	P	Onufrego
1	*Іюнь.* Іустина	13	w	Antoniego
2	Никифора	14	S	Bazylego
3	Мч. Клавдія	15	C	Wita i Modes.
4	Митрофана	16	P	Benona bis.
5	Дороөея	17	S	Marcyana m.
6	Пр. Иларіона	18	N	Marka i Marc.
7	Мч. Өеодота	19	P	Gerwazego
8	В. мч. Өеодора	20	w	Sylweryusza
9	Кирила еп.	21	S	Aloizego Gon.
10	Мч. Тимоөея	22	C	Paulina b.
11	Ап. Варөол.	23	P	Agrypiny p.
12	Онуфрія Вел.	24	S	*N. ś. Jana Ch.*
13	П. Іоанна	25	N	Prospera b.
14	Прор. Елисея	26	P	Jana i Pawła
15	Прор. Амоса	27	w	Władysława
16	Тихона	28	S	Ireneusza b.
17	Мч. Мануила	29	C	**PIOTRA i PAWŁA**
18	Мч. Леонтія	30	P	Łucyny i Emil.

Maj. 6 (18) rocznica Urodzin Jego Cesarskiéj Wysokości Wielkiego Xięcia MIKOŁAJA ALEKSANDROWICZA Następcy Tronu. 15 (27) rocznica Koronacyi Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego ALEKSANDRA III ALEKSANDROWICZA i Najjaśniejszej MARYI TEODORÓWNY.

ІЮЛЬ.		LIPIEC.		
19	*Іюнь.*Ап.Іуды	1	S	Teodoryka k.
20	Кн. Глѣба	2	N	*Nawiedz. NMP.*
21	Мч. Терентія	3	P	Heliodora
22	Мч. Евсевія	4	w	Józefa Kalas.
23	Мч.Агрипина	5	S	Cyrylla i Met.
24	*Ро.св.ІоанП.*	6	C	Dominiki p.
25	Кн. Петра	7	P	Apoloniusza
26	Св. Давида	8	S	Elżbiety kr.
27	Прп Сампсона	9		*Jana z Dukli*
28	Св. Кира	10	P	7 br. męczen.
29	**ПЕТРА и ПАВ.**	11	w	Sabina w.
30	Соб. 12 апост.	12	S	Jana Gwalb.
1	*Іюль.* Косьмы	13	C	Małgorzaty
2	Пол.Риз.Пр.Б	14	P	Bonawentury
3	Мч. Іакинѳа	15	S	Henryka ces.
4	Св.АндреяКр.	16	N	*NMP. Szkapler.*
5	Аѳанасія	17	P	Aleksego w.
6	Сисоя и Лукіи	18	w	Szymona z Li.
7	Ѳомы, Акакія	19	S	Wincentego
8	*Ка.Ик.Бо.М.*	20	C	Czesława w.
9	Панкратія	21	P	Praksedy p
10	*ПолРиз.Гос*	22	S	Maryi Magdal.
11	Св Ольги кн.	23		Apolinarego
12	Мч. Прокла	24	P	Krystyny p.m.
13	Арх.Гавріила	25	w	*Jakóba Apostoła*
14	Ап. Акилы	26	S	*AnnyMat NMP.*
15	Кн.Владиміра	27	C	Natalii m.
16	Іуліи и Афин.	28	P	Inocentego
17	В.мч.Марины	29	S	Marty i Seraf.
18	Мч. Емиліана	30	N	*Kuneg. Kr. Pol.*
19	Кн. Романа	31	P	Ignacego Loj.

АВГУСТЪ.		SIERPIEŃ.		
20	*Іюль.* Иліи	1	w	Piotra w ok.
21	Симеона	2	S	*NMP. Anielskiej*
22	♔ Маріи Маг.	3	C	♔ Zn. ś. Szcz.
23	Мч. Трофима	4	P	Dominika w.
24	Кн. Бор. и Гл	5	S	*NMP. Śnieżnej*
25	Усп. св. Анны	6	N	*Przem. Pańskie*
26	Евпраксіи	7	P	Kajetana w.
27	Панталейм.	8	w	Cyryaka
28	Ап. Прохора	9	S	Romana m.
29	Каллинника	10	C	Wawrzyńca
30	Ап. Силы	11	P	Zuzanny m.
31	Евдокима	12	S	Klary p.
1	*Ав Пр.др.Кр*	13	N	Hipolita
2	Пер.мощ Стеф	14	P	†Euzebiusza
3	Прп. Исаакія	15	W	**WNIEB. NMP.**
4	С 7 отр.въ Еф.	16	S	Rocha w.
5	Мч.Евстигня	17	C	Mirona m.
6	**ПРЕОБРАЖ.Г.**	18	P	Agapita m.
7	Мч. Дометія	19	S	Rufina w.
8	Св. Емиліана	20	N	*Jacka w.*
9	Ап. Матѳія	21	P	Joanny Frem.
10	Мч.Лаврентія	22	w	Symforyana
11	Ѳеодора	23	S	Filipa Benic.
12	Мч. Фотія	24	C	Bartłomieja
13	Максима исп.	25	P	Ludwika kr.
14	Ѳеодосія печ.	26	S	Zefiryna
15	**УСП. ПР. БОГ.**	27	N	Prz. rel. ś. Kaź.
16	*Пе.Н.Об.І.Х.*	28	P	Augustyna b.
17	Мч. Мирона	29	w	*Ścięcie ś.J. Chr.*
18	Мч. Флора	30	S	Róży Limańs.
19	Мч. Андрея	31	C	Rajmunda w.

Sierpień 22 Lipca (3), Imieniny Jej Cesarskiéj Mości Najjaśniejszej MARYI TEODORÓWNY.

СЕНТЯБРЬ. WRZESIEŃ.

20	*Авг.* Пр. Сам.	1	P	Idziego opata
21	Ап. Ѳаддея	2	S	Stefana kr. W
22	М. Агаѳоника	3	N	*Poc.NMP.Joach.*
23	Пр. Евтихія	4	P	Rozalii p.
24	Пр. Георгія	5	w	Wawrzyńca
25	Ап. Варѳолом.	6	S	Zacharyasza
26	Мч. Адріана	7	C	†Reginy p. m.
27	Прп. Пимена	8	P	**NARODZ. N M.P**
28	Пр. Моvсея	9	S	Sergiusza
29	**УС. ГЛ. IO П**	10	N	*Im.N.M.P.*Mik.
30	♕Пер.м Ал.Н	11	P	♕ Prota m.
31	*ПолПоясП.Б*	12	w	Gwidona w.
1	*Сент.* Сvмеон	13	S	Mauryliusza
2	Мч. Маманта	14	C	*Podw. Krz. św.*
3	Пр.Ѳеоктиста	15	P	Nikodema
4	Св. Вавилы	16	S	Cypryana
5	П. вд.Захаріи	17	N	*NMP. Bolesnej*
6	Вос.ч.ар.Мих.	18	P	Józefa z Kop.
7	А. Онисифора	19	w	Januaryusza
8	**РОЖД. ПР. Б.**	20	S	†Eustachiusza
9	Іоак и Анны	21	C	*Mateusza Ap.*
10	Мч.Минодоры	22	P	†Maurycego
11	Пр. Ѳеодора	23	S	†Tekli p. m.
12	Мч. Автонома	24	N	*Ładysł. z Giel.*
13	Мч. Корнилія	25	P	Aurelii p.
14	**ВОЗДВ. Ч. КР.**	26	w	Cypryana
15	Мч. Никиты	27	S	Kożmy i Dam.
16	В.мч. Евѳимія	28	C	Wacława
17	Соѳ. Вѣр.На.Л	29	P	*Michała arch.*
18	Пр. Евменія	30	S	Hieronima

ОКТЯБРЬ. PAŹDZIERNIK.

19	*Сент.* Троѳ.	1	N	*NMP. Różańc.*
20	Кн. Михаила	2	P	Aniołów Str.
21	Ап. Кодрата	3	w	Kandyda m.
22	Фоки и Іона	4	S	Franciszka
23	Зач. Іоанна	5	C	Placyda m.
24	Первом. Ѳек.	6	P	Brunona w.
25	Евпраксіи	7	S	Marka p. m.
26	**IОАН.БОГОСЛ**	8	N	*Wincentego K.*
27	Каллистрата	9	P	Bogdana op.
28	Еп. Харитона	10	w	Franciszka
29	Киріака	11	S	Placydy p.
30	Мч. Григорія	12	C	Maksymiliana
1	*Ок.* **ПОК. П. Б.**	13	P	Edwarda kr.
2	Мч. Кипріана	14	S	Kaliksta p. m.
3	Мч. Діонисія	15	N	Jadwigi wd.
4	Мч. Ероѳея	16	P	Martyniana
5	Мч Харитины	17	w	Wiktora b.
6	Ап. Ѳомы	18	S	*Łukasza Ewan.*
7	Мч. Сергія	19	C	Piotra z Alk.
8	Пелагіи	20	P	Ireny i Marty
9	Ап. Іакова.	21	S	Urszuli p. m.
10	Андрея	22	N	*Jana Kantego*
11	Ап. Филиппа	23	P	Jana Kapist.
12	Косьмы	24	w	Rafała arch.
13	Мч. Карпа	25	S	Kryspina
14	Пр. Назарія	26	C	Ewarysta
15	Евѳимія	27	P	Sabiny p. m.
16	Лонгина сотн.	28	S	*Szymona i Tad.*
17	♕ Лазаря	29	N	♕ Narcyza b.
18	Ап. и Ев. Луки	30	P	Germana b.
19	Клеопатра	31	w	† Wolfganga

Wrzesień. 30 (11), Sierpnia Imieniny Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego ALEKSANDRA III ALEKSANDROWICZA.

Październik. Dnia 17 (29) Pamiątka cudownego ocalenia od nieszczęśliwego wypadku Ich Cesarskich Mości NAJJAŚNIEJSZYCH PAŃSTWA i Ich Najdostojniejszej Rodziny.

НОЯБРЬ. LISTOPAD.

20	*Окт.* Артемія	1	S	**WSZYSTKICH SS**
21	Иларіона	2	C	*Dzień Zaduszny*
22	**КАЗ. ИК. Б. М.**	3	P	Huberta b.
23	Ап. Іакова	4	S	Karola Borom
24	Мч. Ареѳы	5	N	Zacharyasza
25	Мч. Маркіана	6	P	Leonarda w.
26	В.мч.Димитр.	7	w	Nikandra m.
27	Мч. Нестора	8	S	Gotfryda b.
28	Мч. Терентія	9	C	Teodora m.
29	Мч.Анастасіи	10	P	Andrzeja
30	Мч. Зиновія	11	S	Marcina b. w.
31	Ап. Стахія	12	N	*Op. N. M. P.*
1	*Нояб.* Косьмы	13	P	Dydaka w.
2	Мч. Акиндина	14	w	Serapiona m.
3	Мч. Акепсима	15	S	Leopolda w.
4	Мч. Никандра	16	C	Edmunda b.
5	Галактіона	17	P	Salomei p.
6	Павла и Луки	18	S	Odona opata
7	Мч Ієрона	19	N	*Stanisława K.*
8	Соб.Арх.Мих.	20	P	Feliksa Wal
9	Онисифора	21	w	*Ofiarow. NMP.*
10	Ап. Олимпа	22	S	Cecylii p. m.
11	В. мч Мины	23	C	Klemensa
12	Іоанна мил.	24	P	Jana od Krz.
13	Іоанна Злат.	25	S	Katarzyny
14	♕ Ап Филип.	26	N	♕ PiotraAlek.
15	Мч. Гурія	27	P	Wirgiliusza
16	Ап. и Е Матѳ	28	w	Mansweta b.
17	Григорія Нео.	29	S	Saturnina m.
18	Мч. Платона	30	C	*Andrzeja Apost.*

ДЕКАБРЬ. GRUDZIEŃ.

19	*Нояб.*, Авдія	1	P	Eligiusza b.
20	Пр. Григорія	2	S	Bibianny p.
21	**В. во Хр. Пр.Б**	3	N	FranciszkaKs.
22	Ап. Филимона	4	P	Barbary p. m.
23	Кн.Алекс. Не.	5	w	Sabby opata
24	В. мч. Екатер.	6	S	†Mikołaja b.w
25	Мч.Климента	7	C	†Ambrożego
26	Пр. Алимпія	8	P	**NIEP. P. NMP.**
27	Мч. Іакова	9	S	† Leokadyi
28	Пр. Стефана	10	N	*NMP. Loretań*
29	Мч. Парамона	11	P	Damazego
30	Ап. Андрея	12	w	Aleksandra m.
1	*Дек.* Наума	13	S	† Łucyi p. m.
2	Аввакума	14	C	Dyoskora m.
3	П. Софроніи	15	P	† Waleryana
4	Вмч. Варвары	16	S	†Euzebiusza
5	Пр. Саввы	17	N	Łazarza b.
6	♕ **С. НИК. Ч.**	18	P	♕ Gracyana
7	Амвросія Мед.	19	w	Daryusza m.
8	Мч. Патапія	20	S	†Teofila m.
9	Зач. св. Анны	21	C	*Tomasza Apost.*
10	Ермогена	22	P	†Zenona żołn.
11	Прп. Даніила	23	S	† *Wigilia.* Wik.
12	С. Спиридона	24	N	Irminy p.
13	Евгенія	25	P	**NARODZ.CHR P.**
14	Филимона	26	W	**SZCZEPANA M.**
15	Мч. Елеѳерія	27	S	*Jana ewang.*
16	Прор Аггея	28	C	*Młodziankòw*
17	Прр. Даніила	29	P	Tomasza Kan.
18	Севастіана	30	S	Eugeniusza b.
19	Мч.Вонифатія	31	N	Sylwestra p.

Listopad. 14 (26) rocznica Urodzin Jej Cesarskiej Mości Najjaśniejszéj MARYI TEODORÓWNY.

Grudzień. 6 (18) Imieniny Jego Cesarskiéj Wysokości Wielkiego Xięcia MIKOŁAJA ALEKSANDROWICZA, Następ y Tronu.

INFORMACJE

„SWIFT"

Wśród wielu rozmaitych gatunków welocypedów największe uznanie zdobyła u nas maszyna, nosząca miano „Swift". Pochodzi ona z angielskiej fabryki, szczycącej się powszechnem zaufaniem Coventri Machinists Co. Lod i wykończona jest z niesłychaną dokładnością. Materyjały użyto na nią w najlepszym gatunku, staranność w wykończeniu, wszystkie łożyska gałkowe, rama trwała i mocna, pręty w kole silne, gumy na obręczach w najlepszym gatunku—stworzyły znakomity rower, tem dogodniejszy, że zastosowano do niego kilka rodzajów obręczy, a fabryka wyprodukowała typy tańsze i droższe, tak, że dziś „Swift" Nr. 2 można nabyć za 160 rs., kiedy „Swift" Nr. 1-szy z pneumatycznemi gumami kosztuje 300 i 275 rs. z dętymi 260, a masywnemi 230. *) W porównaniu z innemi maszynami są to ceny dosyć wysokie, ale zważywszy na zalety, a przedewszystkiem na niesłychanie trwałą budowę „Swiftu", kupujący, zwłaszcza oddalony od ognisk większych, nabywa maszynę, która, przy zwykłych okolicznościach, długie lata może obyć się bez reperacyi. W prawdzie w ostatnich czasach, wskutek zastosowania lekkich maszyn, poczęto zarzucać „Swiftowi" wielki ciężar (maszyna waży około 60 funtów), ale te wołania są bezzasadne. Zapewne „Swift" nigdy nie był maszyną wyścigową, ale w biegu wyprzedzał inne maszyny swym lekkim chodem. Dosyć powiedzieć że A. Holbein 20 listopada 1891 r. przebył w ciągu

Tabliczka do notowania przebytej przestrzeni.

Na welocop. .... z fabryki ....

nabytym w roku ....

Data	Po jakiej drodze	Przebyta przestrzeń	w ciągu godz.	w ciągu min.	w ciągu sek.	UWAGI.

Tabliczka do notowania przebytej przestrzeni.

Na welocyp. .... z fabryki ....

nabytym w roku ....

Data	Po jakiej drodze	Przebyta przestrzeń	w ciągu			UWAGI.
			godz.	min.	sek.	

24 godzin, na oryginalnym welocypedzie Swift Nr. pierwszy 542$\frac{3}{4}$ kilom. Nie jest to szybkość do jakiej w ostatnich czasach sport doszedł, ale szybkość, której nigdy nie będzie potrzebował amator turysta do swoich wycieczek, pewna więc ciężkość maszyny, która pochodzi z zastosowania do niej silniejszych znacznie części składowych, łatwo daje się okupić zaletami Swiftu, który turyście, robiącemu po kilka tysięcy wiorst miesięcznie przedstawia zupełną gwarancyję, że w drodze nie będzie zmuszony szukać pomocy koni i wozu, na któryby potłuczoną maszynę ładować trzeba było.

Nadmieniamy przytem, że w Warszawie do 1891 „Swift" był używany do wszystkich wyścigów i na „Swifcie" Nr. 1 zdobył członek Warszawskiego klubu Cyklistów p. Mieczysław Horodyński na 100 wiorstowym wyścigu dnia 15 Sierpnia 1891 r. wielki medal złoty i dyplom mistrza jazdy welocypedowej na Królestwo Polskie, przebywając pierwszy z pomiędzy 21 współzawodników całą przestrzeń w 5 godzin 46 minut i 30 sekund. Zaznaczamy, że z powrotem silny wiatr utrudniał drogę. Jeździec wrócił nie zmęczony wacle, jak również wrócili nie zmęczeni i inni jeźdźcy, którzy w tym wyścigu 3 bronzowe medale zdobyli. Jest to dowód niezbity, że „Swift" jest najlepszą drogową maszyną i że długo jeszczce konkurenta poważnego nie znajdzie.

(*) Ceny te ulegają zmianom, stosownie do kursu rubla.

OD WYDAWCY.

Oddając do użytku ogólnego pierwszy rocznik tego wydawnictwa z góry musimy przeprosić czytelników za pewne niedokładności spowodowane pośpiechem w pracy. Ci którzy zbliżyli się do nas z swoją radą i pomocą, mogą to potwierdzić najlepiej. Taki pośpiech wymaga większych, niemal zdwojonych nakładów i znacznych zabiegów, aby nie opóźnić wydania. Dla tego wszystkim, co swoją pracą przysporzyli się do urozmaicenia treści tego rocznika, składamy tu szczere podziękowanie. Zanaczamy zarazem, że jest to pierwsza próba, którą z czasem rozwinąć zamierzamy do obszernego tomu, streszczającego cały postęp ruchu welocypedowego u nas i zagranicą.

Wszystkie wynalazki i ulepszenia konstrukcji będą treściwie zbierane, aby interesujący się sportem mieli pod ręką jego najnowszy rozwój. Życie sportowe, szczególniej w kraju, będzie również szczegółowo traktowanem i dla tego wszystkich panów cyklistów prosimy uprzejmie o nadsyłanie nam wiadomości o wszelkich jego objawach, a korespondencje z urządzanych

wycieczek gremialnie lub pojedyńczo, jeżeli będą zawierały ciekawe spostrzeżenia, z chęcią drukować w przyszłym roczniku będziemy. Zaznaczamy przytem że wydawnictwo to stoi po za wszelkiemi stowarzyszeniami cyklistów krajowych i zagranicznych i jest zupełnie niezależnem i nieskrępowanem żadnemi względami, ani wobec władz towarzystwa, ani osób tam uprzywilejowanych, chce tylko służyć wyłącznie dla zwolenników sportu welocypedowego i takiempozostać pragnie.

Podając pierwszy ten rocznik w wasze ręce, prosimy uprzyjmie, abyście swoje spostrzeżenia wprost nam przesyłali. My zaś w zamian, zawiązawszy stosunki ze wszystkiemi wybitniejszemi stowarzyszeniami oraz redakcjami pism, wszelkiemi potrzebnemi informacjami służyć Wam zawsze jesteśmy gotowi, tem więcej, że nadesłano nam już sporo materjałów, książek specjalnych i pism, które to coraz świeższe zdobycze na tem polu przynoszą.

Polecając to nowe wydawnictwo waszej pieczy, mniemamy, że wzrośnie ono do większych rozmiarów i nie długo częściej, niż co rok drukować je będziemy.

Wydawca.

Skład Wyrobów gumowych

KUKSZ & LUEDTKE

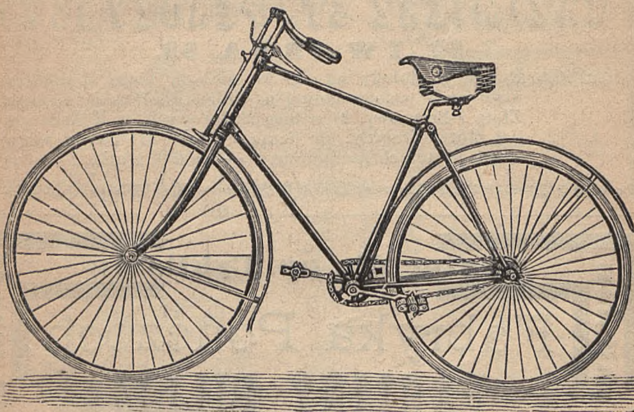
w Warszawie, Bielańska Nr. 5

Główni Reprezentanci fabryki welocypedów

J. K. STARLEY & C°

w Coventry.

P O L E C A J Ą:



Rowery z gumą pneumatyczną **Clinscher'a** i **Dounlopa.**

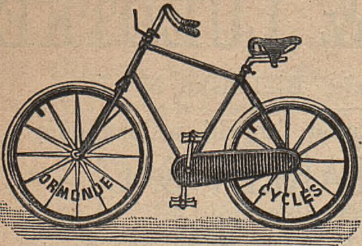
Przybory do welocypedów.

Płaszcze gumowe dla pp. Cyklistów.

Reperacja gum pneumatycznych.

Cenniki gratis i franco.

Ceny niskie.



ROWERY

najlepszej angielskiej fabryki

THE ORMONDE CYCLE-CIE LONDON

Pneumatyczne Clincher lub Dunlopp Od rs. 200 — 230, dęte po rs. 160 i taniej

poleca
Jeneralny Reprezentant na Królestwo Polskie i gub. Południowo-Zachodnie Cesarstwa

KAZIMIERZ ST. PERDZYŃSKI

59 TWARDA 59.

UWAGA. Rowery te zdobyły na 100 wiorstowym biegu o mistrzostwo jazdy welocypedowej na Królestwo Polskie: 1) medal Złoty i Bronzowy, 2) w biegach torowych w Kaliszu medal Złoty i Srebrny, nie licząc przeszło 400 nagród pierwszych na torach zagranicznych.—Cenniki gratis i franco

---

Ważne dla pp. Cyklistów

Ważne dla pp. Cyklistów

Fabryka Pończoch
PAULINY BILICZ

w Warszawie,

Dobra Nr. 55, Furmańska Nr. 10 m. 75

poleca:

dla P P. Cyklistów Pończochy od rs. 6 za tuzin.

Ważne dla pp. Cyklistów

Ważne dla pp. Cyklistów

95

ZATWIERDZONA PRZEZ WYŻSZĄ WŁADZĘ

SZKOŁA MALARSKO-PRZEMYSŁOWA

DLA PANIEN,

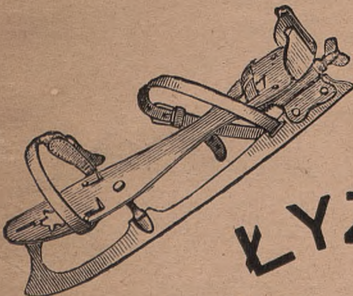
otwartą została dnia 19 Września (1 Października) r. b. w Warszawie, przy ulicy Senatorskiej Nr. 36 (Plac Resursy Kupieckiej).

Prócz rysnków wszelkiego rodzaju w zakres nauk wchodzą: malowanie olejne, pastelowe i akwarelowe, malowanie gobelinów, wachlarzy, porcelany, wypalanie rysunków na drzewie (Brandarbeit), Spritzarbeit i malowanie na drzewie, naśladując inkrustacje, oraz artystyczne malowanie fotografij.

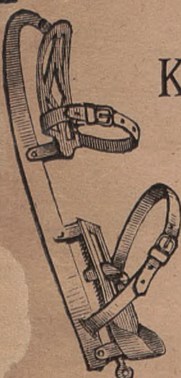
Zapisy przyjmuje codziennie od 1-ej do 4-ej po południu w pracowni własnej **Senatorska 36,** w nowowystawionym domu W-go Seydla.

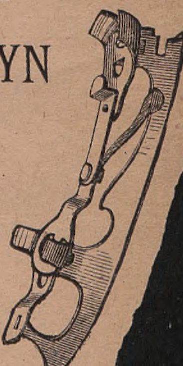
ALICJA NOWIŃSKA,

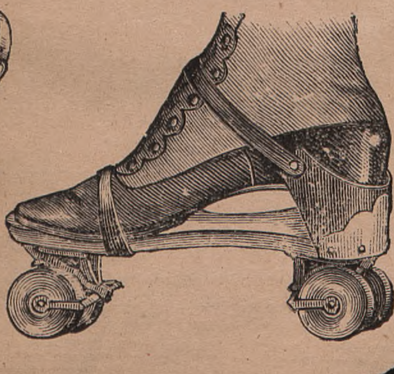
artystka malarka.











RSZAWA, SENATORSKA 27.



WELOCYPEDY

najlepszych angielskich fabryk

The Coventry Machinists Co Ld.

„SWIFT"

Z pneumatycznemi dętemi i massywnemi gumami

The Witwort Co. Ld.

„WITWORT"

z pneumatycznemi gumami.

Fabryki „Seidel i Nauman w Dreznie"

„SŁAWA"

zmienionego i ulepszonego typu

polecają

KRZYSZTOF BRUN I SYN

zentanci Domu Handlowego J. BLOCK

torska Nr. 27 w Warszawie.

BÓR WELOCYPEDÓW RÓŻN

WIELKI WYBÓR WELOCYPEDÓW RÓŻNYCH TYPÓW.

FRANKO i GPATIS.